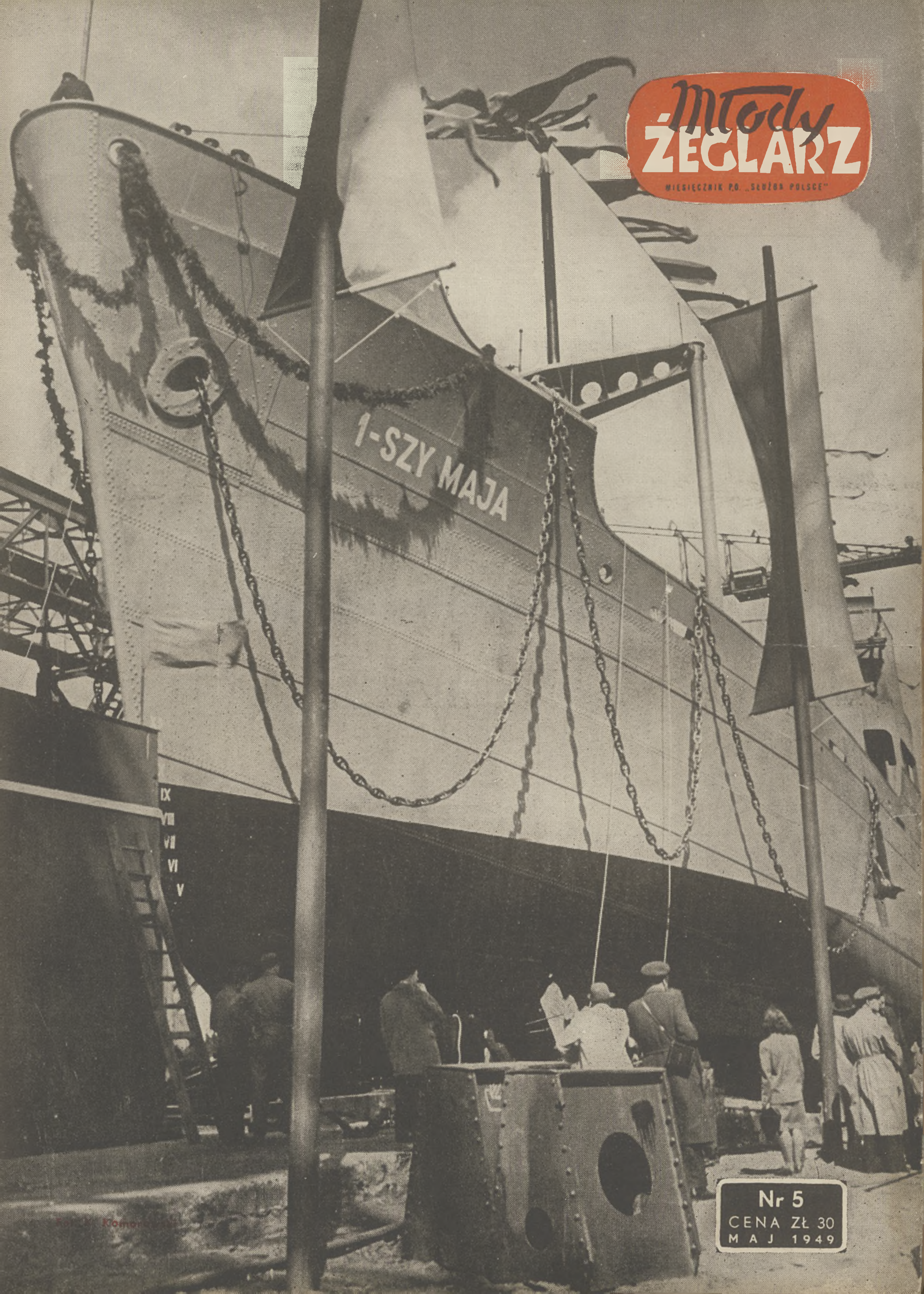
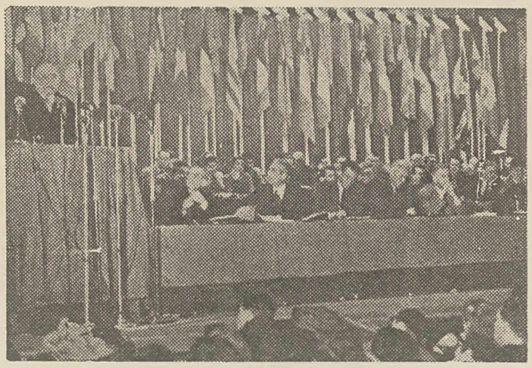


Młody
ŻEGLARZ
MIESIĘCZNIK P.O. „SŁUŻBA POLSCE"
1-SZY MAJA
IX
VIII
VII
VI
V
Nr 5
CENA ZŁ 30
MAJ 1949

PAMIĘTNE WYDARZENIA



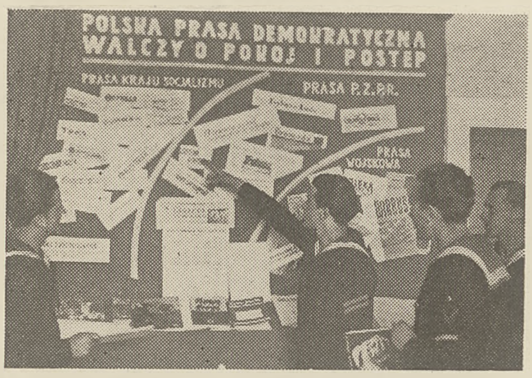
fot. Švet v Obrazech

W sali Pleyel'a w Paryżu obradował Kongres Obrońców Pokoju. Na zdjęciu prezydium Kongresu na tle flag narodowych państw uczestniczących w Kongresie.



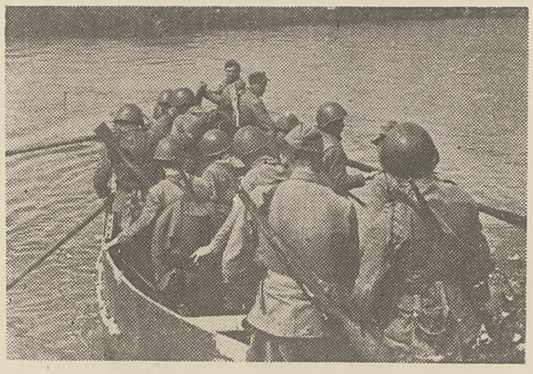
fot. WAF.

W uroczystościach pierwszomajowych na terenie Wybrzeża wzięły udział hufce Wyszkolenia Marynarskiego PO „Służba Polsce". Jeden z nich mija właśnie trybunę.



fot. WAF

W tygodniu oświaty książki i prasy uruchomiono na terenie całego kraju wiele świetlic, robotniczych domów kultury i bibliotek. Na zdjęciu marynarze z Mar. Woj. zwiedzają wystawę prasy.



fot. WAF

W czasie historycznej ofensywy wojsk radzieckich na Berlin nie zabrakło u boku Armii Radzieckiej i polskich oddziałów, które potrafiły pokonać rzeki, kanały i inne przeszkody i wziąć udział w szturmie Berlina.

W końcu kwietnia br. odbył się w Paryżu i Pradze Kongres Pokoju, który znalazł w masach ludowych całego świata szczerych i gorących zwolenników. 600 milionów ludzi, pragnących pokoju i zdecydowanych walczyć o jego utrzymanie wysłało swe delagacje do Paryża. Niestety, nie wszystkie one mogły wziąć udział w obradach, gdyż władze francuskie, inspirowane przez swych amerykańskich mocodawców z Wall Street, wielu członkom tych delegacji odmówiły prawa wjazdu do Francji. Wtedy to rozpoczęli oni równolegle obrady w Pradze.

Hasło „Nigdy więcej wojny", nabrało szczególnego znaczenia w Polsce, która przeszła piekło okupacji i zapłaciła wojenny haracz sześcioma milionami istnień ludzkich. Nic więc dziwnego, że naszą wolę pokoju manifestowaliśmy szczególnie silnie podczas pierwszomajowych uroczystości.

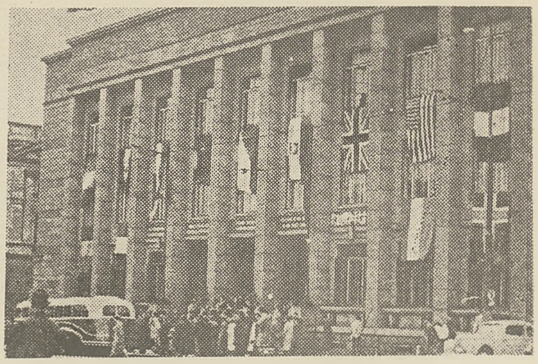
Zapamiętamy na długo kolumny dzieci i młodzieży szkolnej, robotników, żołnierzy i kobiet, wołających podczas manifestacji: Po — kój! Po — kój! Po — kój! My pragniemy pokoju po to, aby dokończyć odbudowy wojennych zniszczeń, aby usunąć ich ślady z naszego życia. Pragniemy pokoju po to, aby podnieść poziom naszej gospodarki narodowej, aby rozbudować przemysł, unowocześnić rolnictwo. Pragniemy pokoju także po to, aby zamiast armat, czołgów i samolotów wojskowych, budować szkoły i domy kultury, świetlice, teatry i kina. aby drukować książki, nieść pod strzechy i do izb robotniczych wiedzę i kulturę, aby usuwać wieloletnie zaniedbanie i umożliwić ludowi polskiemu podniesienie jego poziomu kulturalnego.

Dlatego też władza ludowa w Polsce kładzie tak wielki nacisk na walkę z analfabetyzmem i na powstawanie bibliotek w miastach i wsiach, propaguje i popiera czytelnictwo, prowadzi szeroką akcję wydawniczą książek i czasopism. Wyrazem tej troski naszego rządu o oświatę i kulturę dla najszerszych mas społeczeństwa był ostatni tydzień oświaty, książki i prasy.

Pamiętnym wydarzeniem dla nas i dla całej Europy, był dzień 9 maja 1945 roku. Cztery lata temu, w dniu tym kapitulowały hitlerowskie Niemcy rozbite przez bohaterską Armię Radziecką i walczące u jej boku Wojsko Polskie. Pamiętamy te dni majowe, kiedy to żołnierz polski obok radzieckiego zdobywał Berlin. Pamiętamy tę powódź białych płacht nad ulicami płonącej stolicy Niemiec, łopocącą na Bramie Brandenburskiej zwycięską czerwoną flagę z sierpem i młotem, pamiętamy powiewające obok niej flagi polskie.

Lecz dzień 9 maja 1945 r. jest nie tylko dla nas pamiętnym dniem, dniem pogromu hitlerowskich Niemiec. Dzień ten jest także ostrzeżeniem dla anglosaskich imperialistów i podżegaczy wojennych, którym swą mocną, nie wymagającą komentarzy wymową, przypomina, że los hitlerowskich Niemiec spotkać może także i tych, którzy zechcieliby pójść w ich ślady i usiłowaliby burzyć z takim trudem wywalczony pokój, na straży którego stoi Związek Radziecki i kraje demokracji ludowej, którego strzeże Armia Radziecka i armie tych krajów.

Jesteśmy pewni, że ludy świata potrafią wspólnym wysiłkiem obronić przed zakusami imperializmu tak krwawo wywalczony pokój i że dadzą właściwą i mocną odpowiedź tym wszystkim, którzy zechcą go naruszyć.



fot. Švet v Obrazech

Równocześnie odbywały się też narady w Pradze. Oto gmach, udekorowany flagami, wśród których widoczna obok flagi czeskiej flaga radziecka i polska.



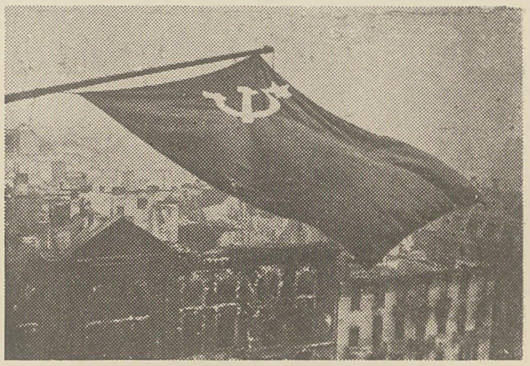
fot. E. Zdanowski

Obok hufców junackich w uroczystościach tych wzięli również udział przyszli marynarze i rybacy, uczniowie Szkoły Jungów i Szkoły Rybaków Dalekomorskich.



fot. WAF — Uklejewski

Książka jest stałym mieszkańcem marynarskiej kwatery. Toteż marynarze z radością i zainteresowaniem witają ostatnie wydawnictwa książkowe.



fot. ŠIB

Niemcy początkowo próbowali bronić swej stolicy. Gdy jednak potężne uderzenie oddziałów radzieckich złamało ich opór, kapitulowali. Z Bramy Brandenburskiej powiała wtedy zwycięska flaga radziecka.

U JUNGÓW w PCWM

Gdybyśmy mogli wznieść się na chwilę w powietrze i zawisnąć nad Gdynią, oczom naszym ukazałby się piękny i zajmujący widok. Wielkie domy przedzielone szerokimi ulicami, ruch samochodowy i pieszy, to wszystko moglibyśmy zaobserwować w innych miastach. Lecz gdy wzrok nasz pobiegnie wzdłuż ulicy 10-go Lutego zobaczymy granicę miasta, którą jest morze. Stacja graniczna to port, gdzie koncentruje się życie mieszkańców. Liczne statki stojące przy nabrzeżach, wchodzące, wychodzące z portu i stojące na redzie tworzą harmonijną całość. Wśród statków na redzie jeden wyróżnia się smukłą linią i wielkimi, urejonymi masztami. To „Dar Pomorza", fregata szkolna Polskiej Marynarki Handlowej.

Na razie jednak dosyć naszego przebywania w powietrzu, jesteśmy już uziemieni i szybkim krokiem zbliżamy się nad morze. Na Skwerze Kościuszki panuje wielki ruch. Barwny tłum ludzi, zwabionych ciepłymi promieniami wiosennego słońca, spaceruje po alejach. Wśród nich odcinają się granatowe mundury marynarzy. Lecz nie tylko mundur przyciąga naszą uwagę, ale także zgrabne sylwetki i ogorzałe twarze. Większość nosi na ramionach kotwiczkę i dwie litery: S. J. — Szkoła Jungów.

Budynek Szkoły położony jest nad basenem jachtowym. Bieleją już na wodzie świeżo pomalowane, po długim zimowym śnie jachty. Lecz na razie w porcie jachtowym panuje cisza. Za to w Szkole gwar. Trafiliśmy na przerwę. Trudno przejść przez korytarz, tylu tu ludzi. Każdy stara się jak najlepiej wykorzystać wolną chwilę. Świetlica pełna. Miło jest posłuchać radia. Na chwilę zapomina się o dewiacji i deklinacji i przenosi w świat muzyki i marzeń. Nikt tu oczywiście nie tańczy, ale myśli biegną i przeważnie spotykają się albo na spacerze, albo na zabawie. Chłopcy lubią tańczyć, ale najważniejsze jest to, że lubią tańczyć z nimi. Która panna mogłaby odwówić tańca jungowi PCWM?. Chyba żadna. Przeciwnie, jungowie są mile widziani. Posiadają wiedzę, są uprzejmi i dobrze tańczą. Cóż więcej potrzeba dla podbicia serc Gdynianek?.

Nagle dzwonek przerywa te rozmyślania. Zbiórka do wykładów. Znowu na korytarzach panuje cisza. Zbliżam się do okna, z którego widać daleką linię horyzontu. Ile obcych i tajemniczych krajów kryje się za nim?. Daleko kłębią się dymy znikających parowców. Płyną też i polskie statki w świat. Wraz z nimi płyną polscy marynarze, aby na dalekich morzach pracować dla swojej Ludowej Ojczyzny, aby godnie reprezentować Polską Banderę. Rozwiał się dym, ryknęła w oddali syrena okrętowa, a wzrok błądzący po horyzoncie przeniósł się na porozbijane falochrony gdyńskiego portu: symbol ostatniej wojny, symbol śmierci i zniszczenia. I dziś, gdy cała postępowa ludzkość walczy w Paryżu o pokój, zdaje się, że rozbite falochrony wołają: Pokoju! Nie chcemy więcej zabitych, zrujnowanych miast i poniszczonych portów! Chcemy POKOJU!

Na korytarzach znów gwar. Zajęcia już się skończyły. Jungowie schodzą na obiad. Smaczne i obfite pożywienie przyczynia się do radości i zdrowia marynarzy. Istnieje co prawda ambulatorium lekarskie i izba chorych, ale ta ostatnia przeważnie jest pusta. W Szkole prawie nikt nie choruje, jednak wszyscy otoczeni są troskliwą opieką lekarską. Ambulatorium jest dobrze wyposażone, a szczególnie gabinet dentystyczny.

— Mało jest chętnych do chorowania — skarży się sanitariusz Szkoły Jungów.

— Ja tak lubię chorych, a chłopcy robią mi na złość i nie chcą iść do łóżka.

Z korytarza dobiegają dźwięki muzyki — to za oszklonymi drzwiami odbywają się próby orkiestry. Obecnie jednak jest czas wolny i większość idzie na miasto. Po godzinie — „silentium", czyli nauka własna. Dołączam się do jednej z grup i zapytuję o życie w szkole. Ale to co dla mnie jest nowe, dla nich jest chlebem powszednim i uważają, że nie warto o tym mówić. Wreszcie zdecydowali się. — Jest wesoło — mówią — uczymy się, śpiewamy, gramy w piłkę, mamy zajęcia „SP" itp.

— Dużo macie nauki?

— Sporo, ale można sobie dać radę. Zresztą trzeba się nie tylko uczyć, ale także umieć. U nas w szkole szczególną uwagę zwraca się na zajęcia praktyczne i bosmańskie. Jeśli ktoś nie umie, to mu nawet matura nie pomoże. Prędzej do Szkoły Oficerskiej trafi zdolny bez matury, niż tępy z papierkiem. Wszyscy u nas wiedzą o tym i tych ostatnich nie ma. Poza nauką wykorzystujemy wolny czas na pracę społeczną. Wszyscy nasi koledzy należą do Z. M. P. Na terenie Szkoły Jungów jest 9 Kół, a w Szkole Rybaków Dalekomorskich — jest jedno.

W ramach czynu pierwszomajowego zobowiązaliśmy się uprzątnąć teren przed budynkiem, urządzić boisko i zainicjować akcję na rzecz Centralnego Domu Młodzieży.

— A jak układają się stosunki koleżeńskie?

— Między nami panuje wielkie koleżeństwo — mówi junga Nowicki — staramy się wzajemnie sobie pomagać, a zwłaszcza tym, którzy mają trudności z nauką. Dzięki temu koledzy widzą, że nikt ich nie chce „obciąć", a przeciwnie wszyscy starają się podciągnąć ich do ogólnego poziomu. Koledzy moi pochodzą przeważnie ze wsi i środowiska robotniczego. To nas bardzo zbliża do siebie i ułatwia koleżeńską współpracę. Ja sam jestem synem chłopa. Ojciec mój miał 3 h. ziemi w Ortelu Książęcym, gdzie się urodziłem. Dzięki pomocy Państwa mogłem otrzymać w Łodzi małą maturę. Stamtąd wyjechałem na kurs instruktorski Przysp. Mar. do Ustki, a następnie zgłosiłem się do PCWM i zostałem przyjęty do Szkoły Jungów. Wiem, że w tym roku jeszcze więcej chłopców z dalekich wsi stanie nad brzegiem polskiego morza.

Czas wracać. Po lewej stronie budynku stoi na redzie „Dar Pomorza". Panuje na nim ruch niczem w mrowisku. Jungowie zwinnie wspinają się po wantach i zwijają żagle na rejach. Szykują „Dar" do drogi. Popłynie na nim setka przyszłych marynarzy Polskiej Marynarki Handlowej. Idąc w rejs zabierze on, nie jak kiedyś za sanacyjnych czasów, synów kapitalistów i obszarników, lecz wiernych obywateli Polski Ludowej, synów robotników i chłopów.

Junga Nowicki na pewno się nie pomylił. Wielu z Was będzie chciało dostać się do Szkoły Jungów, do której droga prowadzi obecnie poprzez Powszechną Organizację „SŁUŻBA POLSCE". W tym celu należy składać podania do Komend Powiatowych i Miejskich Powsz. Org. „SP" najpóźniej do dnia 25. V. br.

Od 27. V. do 1. VI. odbędą się Komisje w powiatach. W dniu 2 i 3. VI. wszyscy wytypowani stawią się na drugą komisję do Komend Wojewódzkich P. O. „SP", poczem rozjadą się do domów. Następnie dostaną pisemne wezwania na 2 tygodniowe obozy eliminacyjne w Łebie lub Dziwnowie, które rozpoczną się w dniu 4. VII. i 18. VII. 1949. r.

Państwo troszczy się o Was i dzięki temu podróże związane z przyjęciem do Szkoły nic Was nie będą kosztowały. A więc na morze!

Wube.



fot. F. Staszewski

fot. F. Staszewski





RODZAJE OKRĘTÓW WOJENNYCH

Jednostki bojowe flot morskich ogólnie nazywamy okrętami. W zależności jednak od przeznaczenia, konstrukcji i zadań jakie stawia się tym okrętom, dzielą się one na cały szereg znacznie różniących się między sobą rodzajów, a w nich na kategorie i klasy. Zamiast określenia „kategoria" możemy również używać słowo „typ". Zasadniczy najogólniejszy podział na rodzaje będzie obejmował: a) okręty pancerne, b) lotniskowce, c) okręty lekkie, d) okręty podwodne, wreszcie — e) okręty pomocnicze i specjalne.

Do najpotężniejszych lecz dziś już w niewielu tylko egzemplarzach budowanych okrętów zaliczamy pancerniki, mniej właściwie w dobie obecnej nazywane również okrętami liniowymi. Są to stalowe kolosy kosztujące grube miliardy. Jeszcze w pierwszej wojnie światowej bezapelacyjnie decydowały one o wyniku bitew morskich. Budowa tych największych okrętów zasadza się na potężnym opancerzeniu zarówno burt, jak i pokładów, a główna artyleria kolosów, posiadająca kaliber o rozpiętości od 280 mm do 406 mm jest umieszczona w pancernych wieżach obracanych elektrycznie lub hydraulicznie. Wieże te obecnie bywają wyposażone w dwa lub trzy, rzadziej w cztery potężne, kompletnie zautomatyzowane dalekonośne armaty, strzelające płaskimi torami na 36 — 42 km i pociskami przekraczającymi wagę tony. Poza artylerią główną wynoszącą 8 — 12 dział najcięższych, pancerniki są uzbrojone dodatkowo w 14 — 20 dział artylerii obronnej o kalibrze 120 — 150 mm oraz około 80 — 100 luf artylerii przeciwlotniczej różnych kalibrów. Najszybsze i największe współczesne pancerniki, rozwijają szybkość do 32 węzłów, wypierają około 50 tys. ton i czerpią energię napędową z potężnych turbin o mocy 80 — 90 tys. P.S.

Trzeba zaznaczyć, że znaczenie tych okrętów przydatnych jedynie na oceanach, znacznie osłabło w świetle doświadczeń ostatniej wojny. Wydaje się, iż główną rolę raczej można już przypisać wielkim lotniskowcom — okrętom nie mniejszym od pancerników, a różniącym się od tych ostatnich tym, że miast najcięższej artylerii i potężnego pancerza, posiadają one gładki pokład wyniesiony na całej długości kadłuba, a stanowiący pływające i poruszające się wraz z eskadrą lotnisko dla 80 — 120 samolotów zaokrętowanych.

Dla małego zamkniętego morza, jakim jest Bałtyk, lotniskowcami są normalne lotniska rozmieszczone na wybrzeżu, albowiem dla szybkości współczesnych samolotów przeciętne odległości na naszym morzu, są wartościami zupełnie nieznacznymi.

Do dalszej kategorii okrętów pancernych, zaliczamy krążowniki bojowe, inaczej zwane najcięższymi. Różnią się one tym od pancerników, że przy artylerii równie potężnej, jak u tamtych, krążowniki bojowe mają znacznie cieńszy pancerz, zwłaszcza pokładowy, ale w zamian za to większą szybkość i promień działania.

Również i ta kategoria okrętów doznała w ubiegłej wojnie licznych porażek. Najjaskrawszym tego przykładem jest angielski „Hood", który zginął po trzech salwach „Bismarcka" — pirata polującego na bezbronne wobec niego statki handlowe. Ten zaś zginął z kolei rażony torpedami lotniczymi.

Pancerniki obrony wybrzeża, kanonierki i monitory, to również przedstawiciele pierwszej grupy okrętów, jednakże jako jednostki specjalne, nie wchodzą już one obecnie w skład eskadr otwarto-morskich i można je raczej zaliczyć z powodzeniem do grupy ostatniej. Nowych egzemplarzy okrętów tych kategorii już nie buduje się.

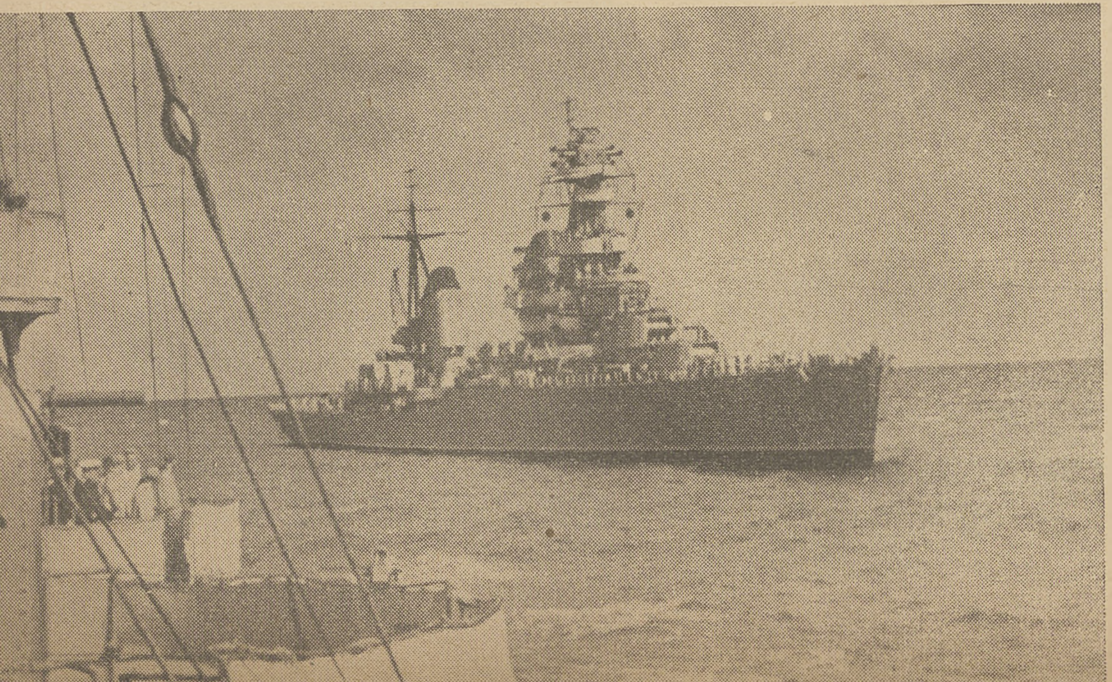
Uzupełniając charakterystykę drugiej grupy okrętów, a mianowicie lotniskowców, musimy podkreślić, że największe z nich buduje się tak, aby ich zalety taktyczne były podobne do pancerników, gdyż występują one przeważnie w związkach taktycznych z tym rodzajem okrętów. Jedynie tylko szybkość lotniskowców musi być cokolwiek wyższa, z uwagi na potrzebę wychodzenia z szyku pod wiatr, celem startowania i lądowania samolotów, a następnie możność powrotu na swoje miejsce do linii pancerników bez potrzeby zmniejszania szybkości przez te ostatnie.

Następną, mniej potężną kategorią lotniskowców, są lotniskowce eskortowe, służące do eskortowania lżejszych zespołów okrętów wojennych, względnie transportów wojska, cenniejszych i większych konwojów, wreszcie osłaniania desantów. W ostatniej wojnie okazał się bardzo użytecznym najskromniejszy typ tego rodzaju okrętów — mianowicie lotniskowiec pomocniczy. Okręt ten powstał z przeróbki szybkobieżnych, a nawet zwykłych parowców transportowych, które zaopatrzono w pokład lotniczy, samoloty i niezbędne wyposażenie lotniskowca.

Istnieje ponadto typ lotniskowca zwany transportowcem samolotów. Okręt ten jest w stanie wystrzelić samolot z katapulty, lub też przyjąć na pokład albo zestawić na wodę wodnosamolot, manewrując specjalnym żurawiem. Wystrzelony samolot na kołach, musi oczywiście z braku pokładu powrócić na ląd lub na lotniskowiec. Transportowce samolotów, zarówno jak i eskortowe lotniskowce, zabierają od 20 do 40 samolotów i wodnosamolotów, a szybkość tej kategorii okrętów dochodzi do 32 węzłów przy wyporności do 15 tys. ton.

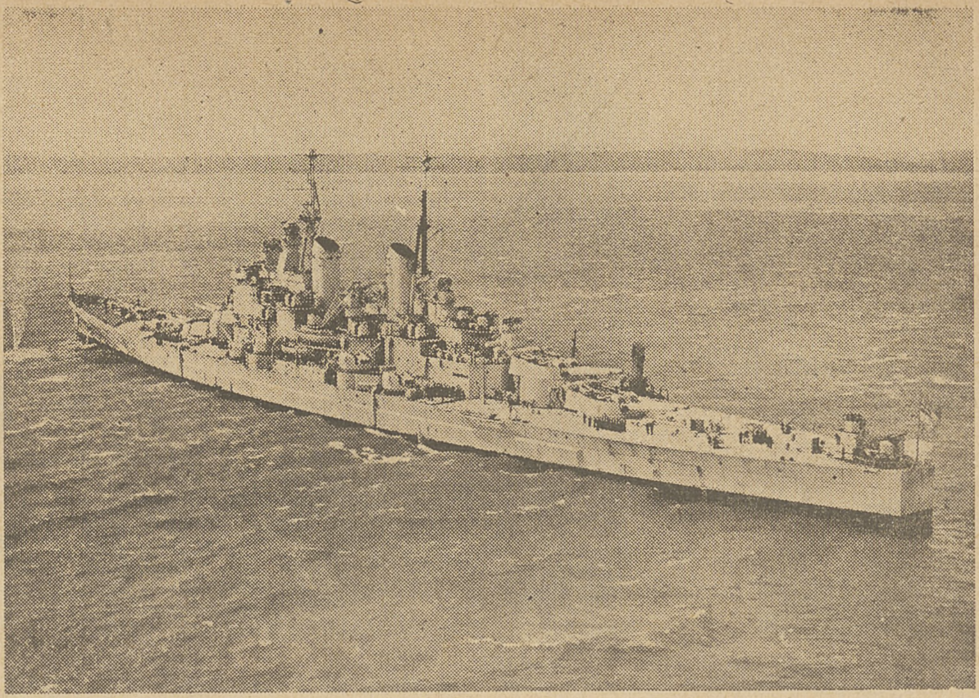
Przypuszczalnie na otwartych rozległych morzach i oceanach lotniskowce wszelkich typów i klas rozwiną się jeszcze bardziej w składach przyszłych flot, a cały szereg udoskonaleń dalej jeszcze podniesie zalety tych najmłodszych, a tak ważnych okrętów.

Ciężki krążownik jest przejściową kategorią okrętu, który mimo dość poważnego pancerza zalicza się do grupy okrętów lekkich, albowiem taktycznie bierze on udział w zespołach lekkich jako trzon ich ognia artyleryjskiego. Okręty tego typu są stosunkowo najbardziej podobne do siebie w swych wszystkich klasach. Ich wyporności zawarte są przeważnie w 9 — 10 tys. ton, artyleria główna w kalibrze 180 lub 203 mm, szybkość w 32 — 36 węzłów, a grubości



Radziecki ciężki krążownik klasy „Kirow" — niezwykle udana konstrukcja wojenno - morska.

fot. ŚIB



Współczesny pancernik (r. bud. 1944, wyporność 42 500 ton, uzbrojenie główne 8 dział 381 mm, szybkość 32 węzły).

pancerza burtowego w 100 — 130 mm. Dysponując względnie dużą ruchliwością i możnością trwania na morzu, używane są do operowania na odległych wodach, niszczenia żeglugi handlowej i krążowników pomocniczych, wreszcie wspierania ogniem artyleryjskim operacji lekkich sił. Towarzyszą im zwykle niszczyciele, a na odleglejszych wodach lekkie krążowniki. Szczególnie udaną klasą tego typu okrętów, jest radziecki ciężki krążownik „Kirow" o wyporności 9 tys. ton, 9 działach artylerii głownej 180 mm oraz szybkości 34 węzłów. Dalszym okrętem tej grupy jest lekki krążownik. Posiada on wielką rozpiętość typów i klas, ustalonych w zależności od zadań jakie stają przed flotami, do których te okręty należą. Tak więc wyporność ich waha się w szerokich granicach 3 — 10 tys. ton, zupełnie lekkie opancerzenie burt — od 12 — 60 mm, szybkości 34 — 41 węzłów, a artylerią główna 135 — 155 mm, przy ilości dział głównych 6 — 15. Okręty te są zwykle uzbrojone w aparaty torpedowe i często przystosowane do stawiania min. Na pokładach posiadają 1—4 wodnosamolotów rozpoznawczych oraz katapultę, podobnie, jak i cięższe od nich okręty wyliczone powyżej. Lekkie krążowniki służą do pełnienia dalekiego dozoru, przeprowadzania rozpoznania, patrolowania, tropienia i ścigania raiderów, niszczenia handlu przeciwnika oraz ochrony sił pancernych. Mogą one dłuższy czas przebywać na morzu bez uzupełniania swoich zapasów. Zarówno jak i ciężkie krążowniki, mają do 650 ludzi załogi. W ostatniej wojnie powstała również kategoria krążowników przeciwlotniczych.

Z kolei następują niszczyciele, zwane także kontrtorpedowcami. Są to bodaj najpopularniejsze w działaniach wojennych i najwszechstronniejsze okręty otwartego morza. Rozpiętość ich elementów jest niemniej wielka, jak u lekkich krążowników, a w artylerii bodaj większa, gdyż zamyka się w granicach 100 — 150 mm. Okręty te nie posiadają absolutnie żadnego pancerza z wyjątkiem czasami tarczy ochronnej na pomostach. Ich działa znajdują się w maskach z cienkiej blachy otwartych od tyłu, a nie w opancerzonych i zamkniętych wieżach, jak to ma miejsce u wszystkich grup i kategorii wyliczonych powyżej. Obecnie najczęściej działa artylerii głównej niszczycieli, są jednocześnie przeciwlotniczymi. Ilość aparatów torpedowych waha się od 3 u klas artyleryjskich do 12 u klas torpedowych. Niszczyciele są w stanie wykonywać kilkanaście rodzajów zadań taktycznych, a przede wszystkim wykrywania i niszczenia okrętów podwodnych przeciwnika. Ich szybkość dochodzi do 42 węzłów, wyporność zawiera się w szerokich granicach 1200 do 3000 ton, a uzbrojenie 4 — 8 dział artylerii głównej. Są one wyposażone w komplet aparatów nawigacyjnych i bojowych z radarami, konżugatorami, żyrokompasami, aparatami podsłuchowymi, dymotwórczymi i innymi.

Do grupy okrętów lekkich zaliczamy również: dozorowce, eskortowce, kutry torpedowe, a wreszcie ścigacze.

Okręty podwodne w zależności od ich wielkości i przeznaczenia, dzielą się na 4 zasadnicze kategorie: krążowniki podwodne o wyporności nawodnej ponad 1500 ton, olbrzymim zasięgu pływania i możności pozostawania na morzu bez refitu przez kilka miesięcy. Operują one samodzielnie wyłącznie na odległych oceanach. Poza torpedami, jako ich główną bronią, posiadają ciężkie działa o kalibrze 152 — 203 mm, możność postawienia kilkudziesięciu min, wreszcie samolot rozpoznawczy, chowany do specjalnej naciskotrwałej komory. Załoga takiego okrętu sięga setki ludzi.

Drugą kategorię stanowią duże okręty podwodne, charakteryzujące się wypornością 1000 — 1500 ton. Służą one do celów podobnych jak krążowniki podwodne, lecz operują raczej zespołowo.

Średnie okręty podwodne, charakteryzujące się wypornością 400 — 800 ton, przystosowane są do operowania na drogach komunikacyjnych przeciwnika w działaniach ściśle zespołowych. Mogą one pozostawać na morzu 3—4 tygodni.

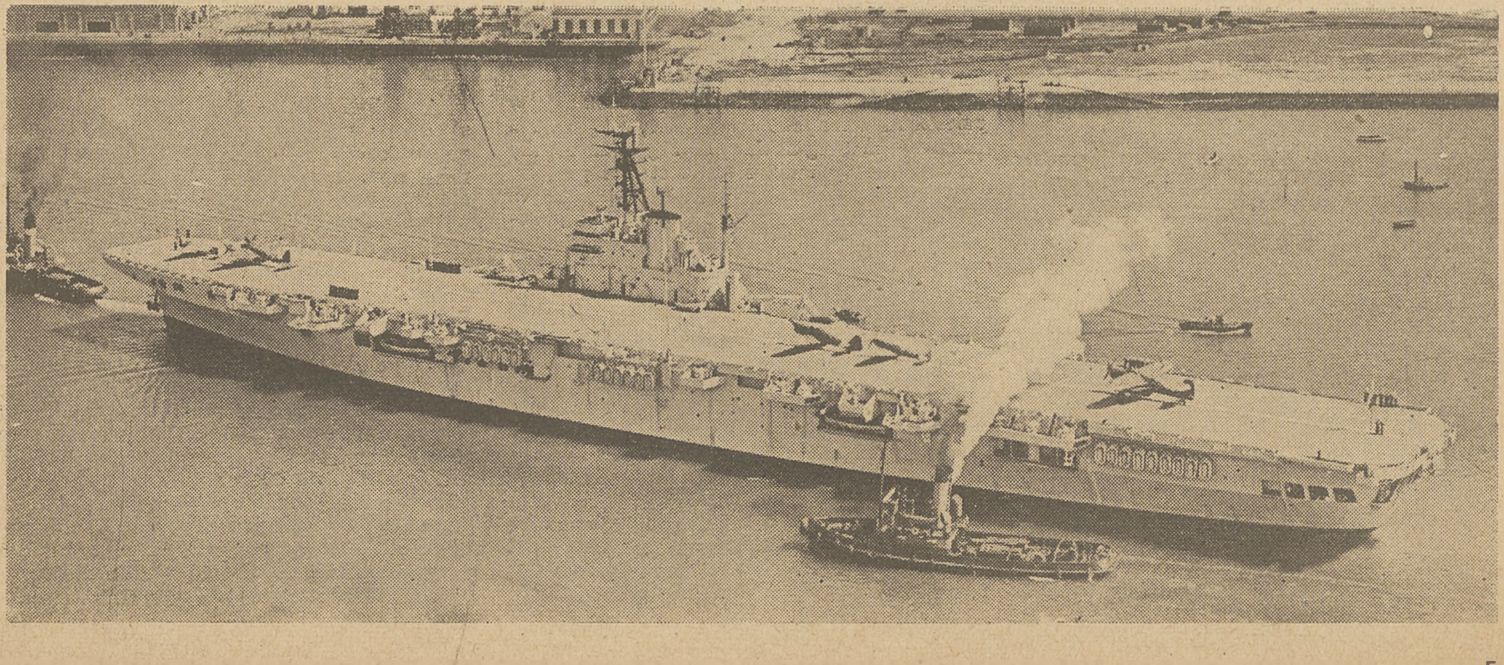
Okręty podwodne małe służą do operacji przybrzeżnych, jednakże doskonałość konstrukcji zezwala im również na sporadyczne wyczyny otwarto - morskie.

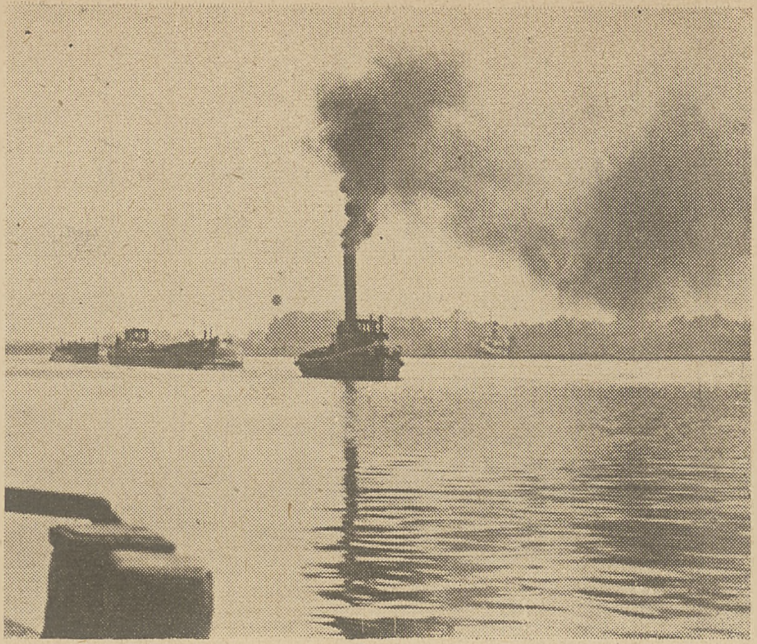
Łodzi podwodnych - liliputów nie zaliczamy na razie do broni morskich, albowiem jako sprzęt wybitnie okolicznościowy nie posiadają one jeszcze taktycznie ujętych pełnych możliwości i zakresu działania. Są to na razie raczej środki jednorazowego działania.

Grupa okrętów pomocniczych i specjalnych we współczesnych marynarkach wojennych powiększa się nieomal z dnia na dzień. Coraz bardziej rozszerzający się zakres zagadnień obrony i ofensywy morskiej, jak również ciągłe powiększanie się ilości środków walki, wyłaniają w konsekwencji coraz to nowe typy okrętów pomocniczych. Do tej obszernej grupy zaliczamy wszystkie te jednostki, które wykonując niejednokrotnie nader ważne bojowo czynności pomocnicze, nie są przeznaczone do bezpośredniego prowadzenia walki na otwartym morzu, jako ich celu głównego. Dla orientacji wyliczymy choć tylko kilka kategorii tych okrętów: trałowce, stawiacze min, sieciowce, okręty bazowe, okręty hydrograficzne, okręty nurkowe, okręty warsztaty, tankowce, holowniki, bazy demagnetyzacyjne, oraz w ostatniej wojnie powstała wielka grupa okrętów i barek desantowych najróżnorodniejszych typów.

STANISŁAW MIESZKOWSKI

Nowoczesny lotniskowiec floty (r. bud. 1944, wyporność 14 000 ton, szybkość 25 węzłów, 30 samolotów).





fot. K. Komorowski

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

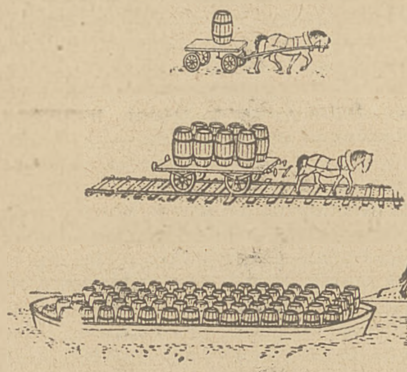
napisał

WITOLD ZUBRZYCKI

Rzeka jest drogą.

Można nią przewozić nawet duże ciężary, nie wkładając w to innej pracy, jak tylko kierowanie statkiem. Prawdę tę człowiek pojął bardzo wcześnie. W dół rzek ruszyły tratwy, względnie pierwotne statki, które po osiągnięciu celu podróży w dole rzeki były rozbierane, a drzewo z rozbiórki zużywane dla innych potrzeb. W górę transportowano towary lądem.

Nowoczesna technika, mimo iż zmienia z dnia na dzień oblicze ziemi, nie odebrała statkom wodnym ich znaczenia, jako najtańszym środkom komunikacyjnym,



wymagającym najmniejszego wysiłku do poruszania. Jeżeli bowiem porównać ciężar, jaki jeden koń może uciągnąć po zwykłej drodze z szybkością jednego metra na sekundę, to na szynach otrzymamy wydajność ośmiokrotnie większą, po wodzie natomiast — siedemdziesięciopięciokrotnie większą.

Transport rzeczny nie jest wolny od wad. Główną — jest jego powolność. Toteż nie należy przewidywać rozwoju ruchu pasażerskiego lub przesyłek pośpiesznych drogą wodną. Zadaniem żeglugi śródlądowej jest i będzie przewóz towarów masowych.

Niestety drogi wodne naszego kraju wskutek długoletniego rozdarcia między zaborców nie są w najlepszym stanie, żegluga na nich jest słabo rozwinięta. W r. 1935 Polska posiadała zaledwie 2200 jednostek przewozowych o ogólnej nośności 130 tys. t. Tabor z własnym napędem mechanicznym liczył 165 statków o łącznej mocy 15 tys. KM.

W tym samym czasie Niemcy posiadały tabor przewozowy o nośności ponad 6 milionów t., prawie 2 tys. holowników o mocy ponad 2 miliony KM i dwa i pół tysiąca mniejszych statków o mocy ponad 200 tys. KM.

Równocześnie zaś tabor rzeczny Związku Radzieckiego przewyższał już ilościowo tabor niemiecki, a ostatnia pięciolatka przedwojenna powiększyła go o dalsze 20 milionów ton pojemności barek, przy czym odpowiednio wzrosła również moc pociągowa holowników.

W r. 1945 zaczęliśmy znów od początku, praktycznie bowiem cały tabor śródlądowy bądź to został zupełnie zniszczony, bądź zatopiony, a wydobycie jego i remont nie zawsze się opłaca.

Porównanie z osiągnięciami sąsiadów pozwala nam ocenić, ile jeszcze pracy trzeba wykonać, by pokonać niedorozwój, istniejący w tej dziedzinie gospodarki narodowej.

Żeglugą po polskich rzekach zajmują się dwa przedsiębiorstwa armatorskie: Państwowa Żegluga na Wiśle i Państwowa Żegluga na Odrze (siedziba we Wrocławiu). Do zasięgu pierwszej wchodzą prócz samej rzeki od Krakowa do Gdańska — szlak wodny Bydgoszcz—Kostrzyń, Warta oraz jeziora Mazurskie. PŻO natomiast, jak brzmi w skrócie nazwa żeglugi odrzańskiej, ma zadanie bardziej jednokierunkowe — jest nim obsługa Śląska oraz Zagłębia Ostrawskiego, należącego do bratniej Czechosłowacji.

DROGI WODNE SZTUCZNE I NATURALNE

Bieg rzeki dzielimy zwykle na trzy części: **górny** (kamienisty, o dużym spadku i ubogi w wodę), **średni i dolny** (raczej nizinne, o serpentynującym nurcie, niosące piasek, obfite w wodę). Temu podziałowi z grubsza odpowiada in. podział rzeki, na odcinek nieprzydatny dla spławu, **spławny** i **żeglowny**. Naturalnymi drogami wodnymi są rzeki w stanie dzikim, czy też uregulowane oraz jeziora. Do sztucznych, zalicza się kanały żeglowne oraz rzeki skanalizowane.

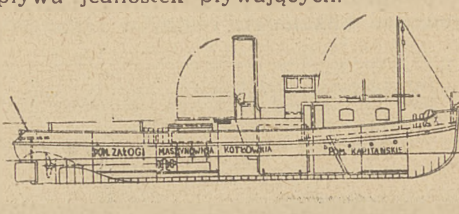
Wody w rzekach wahają się nieustannie w zależności od opadów atmosferycznych. Na rzekach nieuregulowanych żeglowanie przy stanach niższych niż średnie staje się wielce utrudnione, a nieraz całkiem niemożliwe. Główną przeszkodę stanowią tu tzw. **przemiały**. Na przejściu nurtu do zakola po przeciwnej stronie rzeki, powstaje właśnie ta najmniejsza głębokość, zwana przemiałem.

Regulacja rzeki polega bądź na pogłębianiu koryta za pomocą pogłębiarek mechanicznych, co jest wszakże sposobem drogim, stosowanym raczej w dolnych biegach rzek, bądź też na obwałowywaniu koryta i budowie specjalnych przegród ułatwiających osadzanie się niesionych przez rzekę namułów w miejscu pożądanym. Regulacja rzek jest niezwykle kosztowna — trzeba więc wykorzystywać skrzętnie siłę prądu samej rzeki, niosącej przecież — szczególnie podczas jesiennych i wiosennych przyborów — ogromne ilości piasku, żwiru i mułów, które osadzone gdzie należy, niezwykle ułatwiają pracę.

Do rzeki głównej, toczącej swoje wody ku morzu, wpada szereg dopływów. Wszystkie one wraz z dopływami dopływów itd. tworzą dorzecze. Mówiąc zaś o żeglownym systemie np. Wisły, mamy na myśli żeglowną część dorzecza wiślanego.

Aby połączyć ze sobą różne systemy rzeczne lub też po prostu skrócić trasę kopie się **kanały**. Często jednak spotykamy różnicę wzniesień, pokonanie której umożliwiają **śluzy**. Cóż to jest śluza? Jest to podłużna komora zamknięta na krótszych ścianach wodoszczelnymi drzwiami. Statek wpływa do śluzy, drzwi jej zasuwają się szczelnie poza nim. Zostaje otwarty przepływ do dalszej części drogi wodnej. Jeżeli ten dalszy ciąg posiada niższy poziom, to woda odpływa z komory śluzy, aż do wyrównania poziomów. Jeżeli poziom wody poza śluzą jest wyższy, woda wpływa do sluzy. Po ustaniu przepływu wody — otwierają się wrota śluzy i statek płynie dalej.

Aby podwyższyć poziom rzek w ich górnym biegu **kanalizujemy** je. W ten sposób rozwiązano np. zagadnienie żeglowności górnej Odry. Kanalizowanie polega na spiętrzaniu wody rzeki przez budowanie w poprzek niej tam, tzw. **jazów**, zaopatrzonych w śluzy dla swobodnego przepływu jednostek pływających.



Przekrój nowoczesnego holownika przeznaczonego na Odrę skanalizowaną.

Podobne spiętrzanie, tylko na większą skalę umożliwia tworzenie wielkich zbiorników wodnych w głębokich dolinach rzek w trojakim celu: niedopuszczania w okresie topnienia śniegów względnie gwałtownych opadów do wylewów rzek, tworzenia rezerw wodnych, zasilających w czasie posuchy ubożejące w wodę koryta rzek oraz wykorzystywania spadku nagromadzonej wody dla uruchomienia siłowni wodno-elektrycznych. Takie budowle noszą nazwę **zbiorników retencyjnych.**

Im więcej takich budowli, im one są nowocześniejsze i w lepszym stanie, tym lepiej funkcjonuje sieć wodna kraju. W nowych granicach kubatura polskich zbiorników retencyjnych przekracza pół miliona m^3, a w ramach nowych długofalowych planów gospodarczych regulacja i modernizacja polskiego systemu komunikacji wodnej z pewnością zajmie poczesne miejsce.

FLOTYLLA RZECZNA

Każdy z nas potrafi zrozumieć, na czym polega podział statków wodnych na posiadające i nie posiadające napędu własnego.

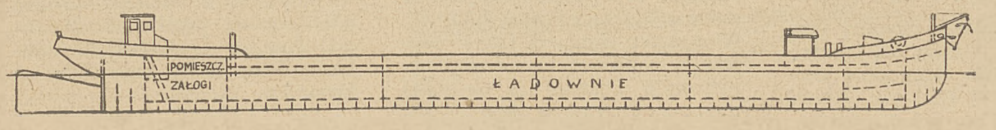
Jako siły napędowej na rzekach używa się zwykle maszyny parowej, rzadziej silnika spalinowego. Rzeki dzikie, posiadające wiele płycizn, wymagają przeniesienia siły motoru na koła napędowe, łopatkowe, znajdujące się po obu burtach statku (rzadziej — głównie holowniki — posiadają koło napędowe na rufie, łatwiej wtedy dać sobie radę z przechodzeniem przez wąskie śluzy i kanały). Na rzekach

Przekrój nowoczesnego holownika przeznaczonego na Odrę wolnopłynącą.



uregulowanych, głębszych, statek porusza śruba. W Polsce statki kołowe długo jeszcze będą królowały na Wiśle i jej dorzeczu. Odra natomiast obsługiwana będzie wyłącznie przez oszczędniejsze w pracy śrubowce.

Zaniedbana arteria Wisły reprezentuje też przestarzałe typy łodzi ładownych. Przed wojną od Przemszy aż poza Puławy dostawy węgla dla miejscowości nadbrzeżnych wykonywał **galar.** Jest to statek drewniany, pochodny od tratwy, ok. 20 m długi i około 7 m szeroki, o podgiętych



Przekrój typowej barki odrzańskiej.

ku górze, lecz niezwężonych, dziobie i rufie i niewielkiej nośności ok. 40 ton. Prymitywny ten typ poniżej Puław zastępowała cokolwiek silniejsza w budowie i większa (50—100 ton) **krypa,** posiadająca już zwężone kształty dziobu i rufy. Jest to jednak również typ przestarzały, nie odpowiadający wymogom, stawianym łodzi ładownej nowego typu, noszącego charakter międzynarodowy, jaki reprezentują **barki** i **berlinki.** Ich podniesione łyżkowo dzioby i zwężone, a nieco podgięte rufy zmniejszają opór stawiany wodzie podczas holowania. Barki żelazne są przeszło dwa razy droższe od drewnianych, jednak duży koszt konserwacji tych ostatnich sprawił, że obecnie buduje się prawie wyłącznie barki żelazne.

Barki dzielą się na dwie zasadnicze kategorie: **kanałówek i rzecznych.** Rzeczne, będąc narażone na przeciąganie przez mielizny posiadają lżejszą konstrukcję dla nadania im pewnej elastyczności, kanałówki zaś są mocniej budowane, węższe i o większym zanurzeniu.

Budowa barki jest nieskomplikowana. Cały środek zajmuje ładownia, dziobowe pomieszczenie wykorzystano na mieszkanie dla załogi, rufowe — dla kierownika barki. Ogromny ster i nadbudówka na rufie oraz maszt, na którym przy pomyślnym wietrze rozpina się żagiel, dopełniają sylwetki.

Wśród statków o własnym napędzie najliczniej na rzekach reprezentowany jest **holownik.** Odpowiada on lokomotywie w przewozach kolejowych, ciągnąc za pomocą liny holowniczej pociąg złożony z pewnej ilości barek. Lokomocja ta choć bardzo wolna pozwala na prowadzenie dużych ładunków, niejednokrotnie przewyższających wagę najdłuższych składów pociągów kolejowych i to znacznie niższym kosztem.

Nowe holowniki odrzańskie zamówiono w Holandii w dwóch odmianach, odpowiadających dwóm odcinkom rzeki, skanalizowanemu i wolno płynącemu. Mniejsze, dla Odry skanalizowanej, posiadają 28 m długości, 250 KM mocy w maszynie przy szerokości 6 m. Nie potrzebują one na trasie swej pracy pokonywać prądu rzeki, ani spadku jej zwierciadła. Dolny bieg rzeki obsługiwać będą 55-metrowe, dwuśrubowe holowniki o mocy 500 KM. Jedne i drugie przewidziane są do holowania pociągów 3—4 barek o ładunku ok. 1400 — 1500 ton.

Na Wiśle natomiast po staremu do holowania używane będą holowniki kołowe.

Transportowiec, to statek przeznaczony do przewozu towarów na własnym pokładzie i w podpokładowych magazynach. U nas typ słabo rozwinięty, w przyszłości będzie w ograniczonych rozmiarach przewoził droższe towary Odrą i na szlaku wiślanym (dostawy owoców do Warszawy).

Statki osobowe wobec przyśpieszenia i ułatwienia komunikacji lądowej powoli zanikają, charakter ich rejsów nabiera cech spacerowych. Podobnie i statki **osobowo-towarowe** zmieniają się w statki towarowo-osobowe. Pasażerowie stają się dodatkiem, a głównym celem szybki przewóz towarów, co daje największe korzyści. Ten ruch prawdopodobnie będzie najbardziej typowym dla linii Warszawa — Gdańsk.

Łodzie motorowe nie posiadają większego znaczenia dla żeglugi handlowej.

Jako materiał do budowy tych wszystkich jednostek służy dziś już prawie wyłącznie żelazo, ich rozmiary natomiast dostosowywane są do charakteru wód, po jakich mają pływać. Na Renie na przykład nie należą do rzadkości barki o ładowności trzech tysięcy ton oraz statki pośpiesznej komunikacji pasażerskiej, zabierające na pokład ponad trzy tysiące pasażerów. Nie warto tych liczb porównywać z rozmiarami statków wiślanych. Natomiast ładowność barek odrzańskich wynosi przeciętnie 500 ton, przy czym jednak przy niskich stanach wody ładowność ta nie jest wykorzystywana całkowicie.

O ile statki towarowe i pasażerskie kursują całą dobę, o tyle pociągi holownicze na noc zakotwiczają. Już obecnie jednak przewiduje się rozpoczęcie ruchu nocnego na Odrze, z chwilą osiągnięcia jej maksymalnej przelotności.

Tu warto mimochodem wtrącić ku uwadze młodzieży pasjonującej się wyłącznie żeglugą morską, że historia wielkich rzek po dziś dzień obfituje w niezwykle ciekawe koleje losu ludzi, statków i miast nadrzecznych. Niektóre rzeki, jak Wołga, Missisipi czy Amazonka, a w zamierzchłych czasach Nil, Eufrat i Tygrys — to wprost rozdziały historii świata. Warto o tym coś niecoś przeczytać.

PRACA WODNIAKA

Barkarze mieszkają zwykle wraz z całą rodziną w pomieszczeniach mieszkalnych mieszczących się zwykle na rufie statku. Atmosfera, jaka otacza ich życie i pracę jest tego rodzaju, że zawód ten jest zwykle dziedziczny, a i kwalifikacji koniecznych dla jego wykonywania nabiera się głównie przez długoletnią praktykę.

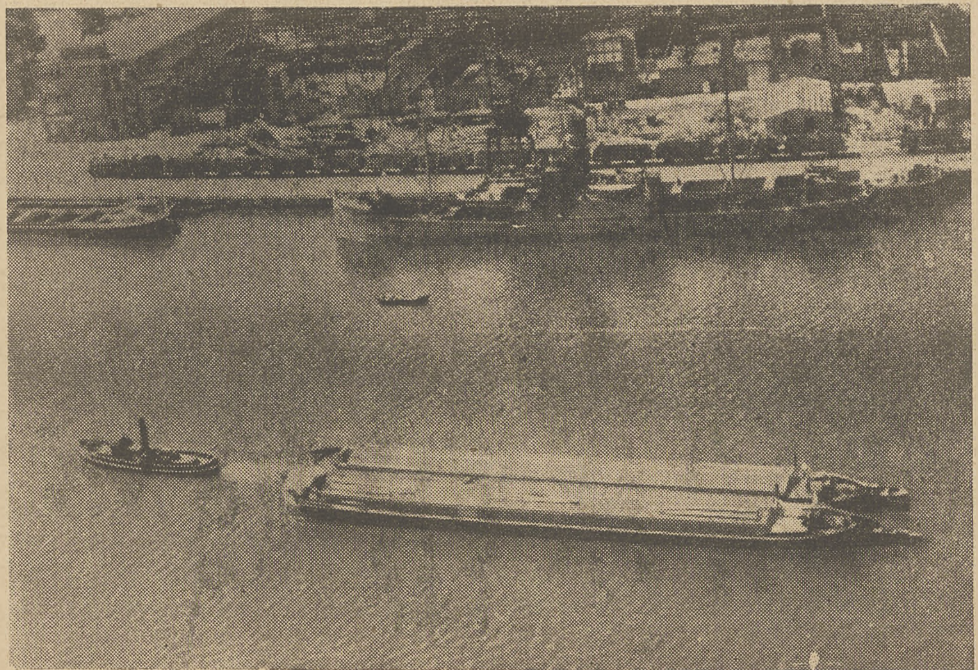
Praca na statku posiadającym napęd względnie na holowniku wymaga całkiem innych kwalifikacji. Ponieważ w grę wchodzą tu żywotne interesy gospodarki państwowej, od obsługi takich jednostek wymaga się ukończenia odpowiednich szkół i kursów oraz przepisanej praktyki. W Elblągu istnieje Państwowa Szkoła Żeglugi Śródlądowej, o 3 wydziałach: mechanicznym, nawigacyjnym i dróg wodnych. Podobną szkołę prowadzi PŻO we Wrocławiu. Nauka 3-letnia, bezpłatna, obowiązkowy internat.

Sama służba pokładowa nie jest lekka. Zmiana, czyli wachta trwa 12 godzin. Nocą wypatrywanie znaków nawigacyjnych odbywa się przy świetle reflektora, rzucającego daleko przed dziób niebieską smugę oślepiającego światła. Służba na statku rzecznym wymaga skupionej uwagi — najmniejsza nieuwaga może skończyć się osadzeniem jednostki na mieliźnie, co nie tylko powoduje kłopoty, ale i naraża na duże straty przez marnotrawstwo czasu.

Kilkaset tysięcy rodzin wodniaków ZSRR obrazuje dowodnie, jak wielkim warsztatem pracy narodowej jest żegluga śródlądowa. W Polsce zawód wodniaka jest jeszcze o wiele rzadszy, niż owiany legendą zawód marynarza, jednak już w najbliższych latach, dzięki, na szeroką skalę planowanej socjalistycznej rozbudowie żeglugi śródlądowej, zawód ten stanie się co najmniej równie popularny.

WITOLD ZUBRZYCKI

fot. A. Pluciński





KRAJ złotej PAGODY



Napisał KAZIMIERZ BARTCZAK

Kraj Złotej Pagody — to Birma. Spójrzcie na mapę. Leży ona na wschód od ujścia Gangesu do Zatoki Bengalskiej. Teraz spójrzcie jeszcze dalej na wschód. Jesteście na miejscu. Ta nieregularna, na południu mocno wydłużona plama — to Birma, do niedawna jedna z olbrzymich prowincji Indii, a od 4 stycznia 1948 roku samodzielna republika.

Birma zajmuje 613.126 km² powierzchni, a mieszka w niej około 15 milj. ludności. Kraj przecinają dwa pasma górskie, dzikie i mało dostępne, za to leżąca między nimi dolina rzeki Irrawadi jest nadzwyczaj żyzna i gęsto zaludniona.

Birma była do roku 1824 niezależnym królestwem, lecz po wojnie, jaka wówczas wybuchła, przeszła całkowicie w posiadanie Wielkiej Brytanii. Było o co walczyć, bo poza ryżem i drzewem tekowym jest tu jeszcze nafta, kauczuk, cyna, srebro i metale kolorowe, a także drogie kamienie — rubiny i szafiry.

Lecz dziś jest to znów państwo niepodległe, choć imperialiści angielscy nadal siedzą w Birmie, „pomagając" reakcyjnemu rządowi i ciągnąc przy tym olbrzymie zyski z tej pomocy, lud birmeński nie wypuścił broni z ręki. Walczy o swe prawa do tej ziemi, o władzę nad nią, o rządy bez ucisku i wyzysku i zdecydowany jest walczyć aż do zwycięskiego końca.

Tyle mówi o Birmie historia i geografia, oczywiście w dużym skrócie. Reszty dowiemy się o kraju i ludziach z podróży, jaką odbędziemy w głąb kraju.

Do Mandalay, dawniej stolicy królów, udamy się autem, wrócimy zaś do Rangoonu, dzisiejszej stolicy, statkiem, jakich wiele kursuje znów na rzece Irrawadi. Ruszamy częściowo już gotową tak zwaną

DROGĄ DO CHIN

Jest to wygodna, szeroka, bardzo dobrze utrzymana autostrada, która miała łączyć stolicę Birmy, a zarazem jej największy port — Rangoon z Yennanem w Chinach. Biegnie ona szlakiem „Drogi Karawan" — szerokiego drewnianego traktu, zbudowanego przed wiekami, którym odbywał się cały handel Chin z państwami Oceanu Indyjskiego. Nowa droga nie jest jeszcze gotowa. Wykończeniu przeszkodziła wojna i... Francja, obawiająca się zbytniego wpływu Wielkiej Brytanii w Indochinach. Bo szlak ten, biegnący blisko granicy Francuskich Indochin, ma obok znaczenia czysto handlowego, olbrzymie znaczenie strategiczne.

Tędy biegły transporty broni, amunicji, zaopatrzenia dla Chin w okresie wojny z Japonią, tędy biegł później front anglo-japoński, tędy można było wspierać armię Czangkaiszeka w walce z Chińską Armią Ludową. W dodatku droga ta łączy wybrzeże z birmeńskim zagłębiem naftowym. Dlatego tak się o nią troszczą Anglicy, a ostatnio coraz więcej i Amerykanie...

Przecina ona szeroką równinę, pełną pól uprawnych i niewielkich lasów temaryndowych. Gdzieniegdzie wije się w podnoszącym się terenie przez lasy i bambusowe zarośla. Mijamy jeszcze jeden z wielu zakrętów, jakich na trasie pełno, i oto wyłania się zza niego tablica, która obwieszcza, że tu zaczyna się

MIASTECZKO PIU

Nie jest to właściwie miasteczko, lecz osada z kilku tysiącami mieszkańców. Wzdłuż głównej ulicy rozsiadło się kilkadziesiąt domków, niewielka pagoda i budynek szkolny, w którym mieści się dziś muzeum partyzanckie.

Na placu przed szkołą widać kilka straganików i bud, oraz rzeszę drobnych sprzedawców, u których można kupić owoce i ryż, lub wymienić je na garnki i kosze. Gdzieś z boku, przy straganie z gorącym jedzeniem — ryżem i rybą — dobiega smętny głos piszczałki chudego zaklinacza węży.

Wchodzimy na chwilę do szkoły. W dużej sali zgromadzono na stołach wiele eksponatów. Są tu fotografie i listy poległych partyzantów, są ich karabiny i pistolety, jest wiele broni zdobytej na Japończykach, są sztandary — partyzanckie i japońskie. Na honorowym miejscu widnieje w ciemnej, szerokiej ramie list dziękczynny dowódcy odcinka frontu, angielskiego generała — majora T.W. Rice'a, przesłany partyzantom za oczyszczenie okolicy z wojsk japońskich. Dowiadujemy się ze były to oddziały słynnej birmańskiej „Czerwonej Gwardii".

Przy wyjściu wpadamy w tłum rozkrzyczanej dzieciarni, która dowiedziawszy się, że to nie angielski samochód, manifestuje w ten sposób swą radość.

Dopiero w dalszej drodze mieliśmy się przekonać, dlaczego Anglicy są tu tak niepopularni. Ruszyliśmy więc dalej w kierunku

WSI KIWEBWE

Po drodze mijaliśmy popalone i zburzone osiedla, których ludność chowała się lękliwie na głos samochodowego klaksonu. Przy wjeździe do Kiwebwe zatrzymał nas patrol brytyjski. Okazało się, że przeprowadza on tu właśnie „pacyfikację". Rzeczywiście zobaczyliśmy ją za chwilę.

Oto polami jechało do wsi z różnych stron kilkadziesiąt angielskich czołgów z oddziałami piechoty. Co chwila pociski rozbijały w strzępy dom za domem, a piechota natychmiast chwytała ukazujących się zza drzew mężczyzn, których ładowano do stojących opodal samochodów ciężarowych. Pędzono więc dwunastoletnich chłopców i siedemdziesięcioletnich starców. Byli to ludzie, którzy według zdania dowódcy całej „operacji" „przygotowywali rewolucję", dlatego, że odważyli się zrobić w swej wsi publiczne zebranie.

Przypomniało mi się podziękowanie generała Rice'a. Wśród tych aresztowanych byli napewno ludzie, którzy przez kilka lat walczyli z Japończykami, a dziś, mimo oficjalnych podziękowań, byli traktowani, jak bandyci.

Gdy nam wreszcie pozwolono jechać dalej, postanowiliśmy nie zatrzymując się, dotrzeć aż do Mandalay i zatrzymać się w pobliżu słynnej pagody Ananda.

Mimo okropnego upału pojechaliśmy.

Mijaliśmy więc znowu wioski i miasteczka, niektóre spalone, inne tętniące życiem. Widzieliśmy pracujących na polach męż-



czyzn i kobiety, aż dotarliśmy do linii kolejowej Rangoon — Mandalay. Byliśmy niedaleko celu.

Rzeczywiście, za lekko falistej linii horyzontu, ukazało się w dali jakieś miasto z widniejącą opodal w blaskach chylącego się ku zachodowi słońca olbrzymią białą pagodą. To właśnie pagoda Ananda. Jeszcze godzina jazdy i jesteśmy na miejscu w

MANDALAY

sto pięćdziesięcio tysięcznym mieście. Przed przeszło stu laty było ono stolicą królestwa Birmy, lecz po przegranej wojnie z Anglikami, musiało ustąpić zaszczytu Rangoonowi. Dziś jest tylko stolicą okręgu — Górnej Birmy.

Mandalay słynie przede wszystkim z zabytków architektonicznych, gdyż pełno tu starych pałaców dawnych dostojników dworskich. To pozostałość po dawnym. Nowe w Mandalay, to fabryki i składy towarów, to jeden z ośrodków handlu rubinami i szafirami. Nowe Mandalay, to obok nowoczesnych gmachów, setki, tysiące chat, krytych słomą lub trzciną, zamieszkałe przez robotników i biedotę, przez handlarzy i chińskich kulisów.

Nowe Mandalay, jest również poważnym ośrodkiem ruchu robotniczego, w którym coraz więcej mieszkańców — to ludzie uświadomieni. Toteż zwolennicy rządu rangoońskiego, zwolennicy brytyjskiej pomocy, mają tu coraz mniej do powiedzenia.

Udajemy się na nocleg, mijając po drodze kilka domów robotniczych wypełnionych po brzegi, w których odbywają się właśnie zebrania.

*

Ranek zastaje nas nad brzegiem rzeki. Czekamy wraz z rzeszą podróżnych na statek do Rangoonu. Wreszcie przybija. Wchodzimy szybko na pokład, by popatrzeć z jego wysokości na budzące się miasto. Z głośnym klekotem wielkich kół napędowych i przeciągłym buczeniem syreny, dychawiczny stateczek z „Irrawadi Flotilla" odbija od nabrzeża.

Za chwilę ubrany po europejsku Birmeńczyk, sprzedaje nam okropnie drogie bilety. Zapytany o powód drożyzny, wyjaśnia uprzejmie łamaną angielszczyzną, że takie są zarządzenia właścicieli, mieszkających w... Londynie.

Nabieramy szybkości i wychodzimy na środek rzeki.

IRRAWADI

toczy tu swe żółto-brunatne wody szeroką doliną. Jest głęboka i żeglowna nawet dla większych jednostek. Po obu brzegach ciągną się niewielkie poletka ryżowe, i wioski wśród mangowców. Gleba jest tu dobra, ale zbyt sucha i rodzi dopiero po nawodnieniu. Toteż widać tu wszędzie olbrzymie koła łopatkowe, czerpiące wodę z rzeki do wąskich kanałów.

Mijamy Birmę Środkową, zwaną Właściwą. Stąd bowiem ludność przeniosła się do Birmy Dolnej, żyznej i bogatszej.

Na obu brzegach, życia prawie nie widać. Ziemia wyschnięta, czeka majowej pory deszczowej, po której można ją będzie uprawiać. Gdzieniegdzie klekocze miarowo młyn ryżowy, lub lśnią w słońcu bele białej jak śnieg bawełny.

Większość dnia spędzamy w bezruchu, pod dachem, gdyż słońce mimo wszystko piecze niemiłosiernie. Miarowo klekocą koła napędowe, zbliżając nas coraz bardziej do leżącego w pobliżu Irrawadi centrum

PRZEMYSŁU NAFTOWEGO

jakie znajduje się w Chauk i Yenengyaung. Jest to jedyny ośrodek przemysłowy Birmy Właściwej, źródło jedynego z podstawowych bogactw państwa.

Do niedawna wszystkie kopalnie nafty spoczywały w rękach brytyjskiego towarzystwa „Burwah Oil Company".

Kiedy jednak po wydaniu przez rząd dekretu o upaństwowieniu, kapitaliści londyńscy



Dziewczęta birmeńskie szykują sieci przed połowem

zarządali odszkodowania, było ono tak wielkie, że rząd musiałby się zaprzedać Wielkiej Brytanii aby je spełnić. Nie doszło więc do skutku przejęcie ich przez państwo, ale za to okręg został obsadzony przez wojska brytyjskie. Nie na długo jednak, bo dziś okręg Chauk jest wraz z 10 innymi okręgami w rękach partyzanckich oddziałów ludowych. Tu właśnie znajduje się najsilniejszy, najlepiej zorganizowany ośrodek robotniczy. Nafciarze z Chauk od dawna znani byli z walk o swe prawa, jakie prowadzili z Anglikami, a później w czasie okupacji z Japończykami.

To właśnie oni odpowiedzieli na masowe zwalnianie z pracy zbiorowym strajkiem, to oni jedni z pierwszych chwycili za broń, by nie dopuścić do osiedlenia się tu Anglików.

Mijamy nad ranem Prome. W blaskach wschodzącego słońca spostrzegamy krążące na rzece łodzie

TO RYBACY Z NAD IRRAWADI

Właściwie nie tylko rybacy, bo są wśród nich i rybaczki, szczególnie młode dziewczęta. Pływają parami na swych charakterystycznych łodziach, szerszych z jednej strony i zaopatrzonych w dwa wystające rogi. Tu właśnie, między nimi, staje trzymający sieć.

W dali, na brzegu, przysiadła wśród drzew niewielka wioska. Jej mieszkańcy są właściwie rolnikami, rybactwem trudnią się dodatkowo, aby poprawić swój byt.

Chłopi nie mają tu własnej ziemi, są tylko dzierżawcami płacąc stały czynsz bez względu na urodzaje. Najczęściej wynosi on 250 kosy z każdych 10 akrów i chłopu nie wiele pozostaje po jego opłaceniu. Toteż wszyscy mieszkający nad rzeką są zawsze rybakami.

W tej chwili mijamy właśnie jedną z łodzi. Młoda dziewczyna, ciągnąca sieć spogląda przez moment w naszą stronę, szczerząc w uśmiechu białe zęby.

Płyniemy z niezmienną szybkością, mijając w niektórych miejscach całe grupy łodzi. Nasz statek trąbi wtedy niemożliwie głośno swą syreną.

Niekiedy obok łodzi pada rzucona z pokładu moneta. Wtedy rybak lub rybaczka pozostawia sieć, skacze szybko do wody i po chwili nurkowania wychyla się z monetą w zębach. Spotyka się tu i takie dziewczęta, które odrzucają wtedy z pogardą monetę na pokład, otrzymując w zamian stek obelg od obrażonego nieprzyjęciem „jałmużny" Anglika czy Francuza.

Na polach widać gdzieniegdzie pracujących, szczególnie tam, gdzie przeprowadzono kanały nawadniające. Powoli dzień chyli się ku zachodowi. Następnego dnia w południe staniemy w Rangoonie.

Siedząc rankiem na pokładzie byliśmy świadkami rozmowy, jaką prowadzili dwaj Anglicy o Rangoonie. Dowiedzieliśmy się z niej, że w mieście trwa właściwie stan wojenny, bo godzina policyjna obowiązuje całą dobę.

Mimo to robotnicy się burzą, urządzają zebrania i manifestacje, protestując przeciw masowemu bezrobociu, przeciw ponownemu zaprzedaniu Birmy Wielkiej Brytanii.

Toteż z niecierpliwością wypatrywaliśmy po wejściu w deltę Irrawadi, ukazania się na horyzoncie złotej wieży pagody Shwe Dagon, znaku rozpoznawczego Rangoonu.

Wreszcie ukazała się w blaskach południowego słońca, wystająca ponad dachy domów, ponad parki i zieleńce, ponad najwyższe, nowoczesne budynki. Godzina, dzieląca nas od przybicia do przystani minęła bardzo szybko i oto znaleźliśmy się w stolicy Birmy

RANGOONIE

Zaraz na wstępie sprawdziła się rozmowa naszych Anglików. Przed wszystkimi państwowymi budynkami stały zasieki z drutu kolczastego i luźne posterunki. Kontrolowano niemal wszystkich tubylców. Mimo to ruszyliśmy na zwiedzenie miasta.

Dzieli się ono na trzy części: europejską, nowoczesną pełną zieleni, birmeńską z jej małymi domkami i chińską dzielnicę kupców, kulisów i palarni opium. W dzielnicy birmeńskiej i chińskiej ściany domów, zrobione z plecionych mat i słomy, na dzień się podnosi, odsłaniając przechodniom całe życie rodzinne. Widać więc dzieci i starszych, tubylczą nędzę, widać skromne posiłki mieszkańców, rekrutujących się przeważnie z robotników portowych, tragarzy, drobnych rzemieślników, rybaków.

Tu właśnie, w tej dzielnicy tętni najżywiej praca. Liga Antyfaszystowska, komitety „Czerwonej Gwardii", komitety partii postępowych. Stąd rozchodzą się ich nici po całym kraju. Nic więc dziwnego, że mieszkańcy dzielnicy niechętnym okiem patrzą na białych przechodniów.

Docieramy wreszcie do pagody Shwe Dagon. Uderza nas niezwykły ruch panujący wokoło. Pełno tu chłopców w różnym wieku, z tabliczkami pod pachą. To uczniowie jednej z zajętych przez wojsko angielskie szkół, kontynuują pod opieką Buddy naukę. Właśnie jeden z mnichów prowadzi lekcje.

Trzeba wam wiedzieć, że w Birmie ogromna większość szkół znajduje się w rękach mnichów, którzy uczą tylko czytać i pisać. Ale nowoczesne szkoły, organizowane na sposób europejski, rosną jak grzyby po deszczu, niosąc nie tylko naukę pisania i czytania, ale otwierając też uczniom oczy na to wszystko, co się dzieje w świecie.

Starsza młodzież odwiedza licznie po pracy swe robotnicze świetlice, czyta gazety, słucha pogadanek i odczytów, przygotowując się do pracy w wolnej ojczyźnie, o jaką stale walczy, pomna wskazań zamordowanego w lipcu 1947 roku pierwszego premiera republiki birmeńskiej, znanego społecznika i reformatora U-Aung-Sana. Młodzież ta wierzy gorąco, że już niedługo w jej ojczyźnie władzę obejmie lud, przez tyle wieków tak bezwzględnie gnębiony i uciskany.

KAZIMIERZ BARTCZAK

PRZYRODA MORZA

CZŁOWIEK I MORZE



Człowiek, istota lądowa, poznawszy i opanowawszy siły otaczającej go przyrody — potrafił z czasem całkowicie zmienić oblicze lądu i podporządkować swojej woli jego przyrodę.

Gleba rodzi, czego on zapragnie, rośliny i zwierzęta przekształcają się według jego woli, lasy znikają lub wyrastają według jego planów, rzeki zmieniają koryta, osuszają się moczary, góry pokrywają się siecią dróg...

Gdzie były niegdyś puszcze, bagna i rozlewiska — przebiega lśniąca wstęga asfaltowej szosy wśród prostokątów pól i ogrodów.

Genialna istota lądowa, spróbowała także opanować morze, przy pomocy wynalezionego przez siebie narzędzia — statku.

Jednak z morzem sprawa jest niełatwa. Rozszalałe w sztormie — jakże łatwo staje się niszczycielską siłą, zagrażającą człowiekowi i jego nikłym wytworom. Ale przecież jest zarazem wspaniałym gościńcem świata, umożliwiającym przewóz i wymianę dóbr, a przez to rozwój cywilizacji i wzrost dobrobytu. Jest też otwartym, zasobnym magazynem cennego pożywienia — mięsa rybiego i różnych surowców jadalnych lub przemysłowych. Ileż siły i zdrowia wlewa w brązowe ciała wygrzewające się na plażach, poddające się łagodnemu masażowi fal i wdychające ożywcze, przesycone solami, morskie powietrze?

Przyroda morza nie uległa żadnym przekształceniom. Cóż znaczą pyłki zwane statkami, rozsiane po bezmiernych obszarach mórz — cóż znaczą punkciki, zwane portami, rozmieszczone gdzieniegdzie na bezkresnych wybrzeżach?

Gdy zapomnimy o tych nikłych śladach działalności ludzkiej — roztoczy się przed nami ogrom pierwotnej, odwiecznej, zawsze jednakiej przyrody morza, która jest dziś taka sama, jak była przed milionami lat.

Tę potęgę dobroczynną i niszczycielską musimy poznać, skoro chcemy ją wykorzystać dla własnego dobra.

DZIEJE MORZA

Spróbujmy — o ile wyobraźnia pozwala — cofnąć się w czasie o wiele milionów lat do okresu, kiedy ziemia zaczynała przybierać dzisiejszą postać, umożliwiając tworzenie się morza.

Oto mgławica rozżarzonych gazów skupiła się i przekształciła w kulistą bryłę płynnej, gorącej materii. Jej stygnąca powierzchnia pokryła się twardą skorupą, nad którą kłębiły się resztki materii gazowej, między innymi związane ze sobą pierwiastki tlenu i wodoru (H_2O), tworzące parę wodną. To jest substancja z której powstanie morze. Na razie unosi się ona nad ziemią w postaci gigantycznych, ciężkich, gorących chmur, otulających ziemię nieprzeniknionym grubym płaszczem. Z postępem stygnięcia skorupy ziemskiej zbliża się moment skraplania pary wodnej, moment powstania morza. Wreszcie nastaje kataklizm: masy gorącej wody walą się na ziemię, wypełniając wszystkie zagłębienia i pokrywając znaczną część jej powierzchni. Rozpoczyna się krążenie wody w przyrodzie: parowanie, chmury, skraplanie w formie gradów, przenikanie gleby, powrót na jej powierzchnię w postaci źródeł, gromadzenie się w potoki, strumienie i rzeki i powrót do morza wraz z wypłukanymi z gleby minerałami, a zwłaszcza rozpuszczonymi solami. Potem znów zaczyna się ta sama, nieustanna wędrówka, sole jednak zostają w morzu i zwolna się w nim gromadzą osiągając w naszych czasach przeszło 3% masy wody morskiej.

Skorupa ziemska nie zna spokoju. Jest jeszcze młoda, a pod nią kipi żywioł ognistej materii. Nic też dziwnego, że podnosi się, zapada, fałduje, przesuwa, przewalając w wyniku tych ruchów masy wód z miejsca na miejsce. Morza zmieniały kształty i granice. Na szczytach obecnych gór znajdujemy ślady dna morskiego — dowód, że zanim się góry wypiętrzyły, zalegało tu morze. Grubość osadów dennych pozwala ocenić czas potrzebny na ich powstanie, a więc czas trwania w tym miejscu morza. Kiedy już ruchy górotwórcze ustały — rozpoczyna się kataklizm lodowacenia wielkich obszarów ziemi. Woda zamienia się w potężną skorupę lodową pokrywającą swym zasięgiem wielki obszar morza i lądu. Wreszcie lodowce topnieją i przesuwają się w okolice biegunów. Morza przybierają zarysy współczesne.

Zajmują one teraz powierzchnię 361 milionów km^2, co stanowi blisko 71% całej powierzchni ziemi, wynoszącej 510 milionów km^2. Przeciętna głębokość mórz wynosi około 3,8 km, a największe głębiny przekraczają 10 km.

KRAINA CHŁODU I MROKU

Dumni ze znajomości świata często zapominamy, że prawie ¾ jego powierzchni — to niezbadane dno morskie, nad którym zalega chłodna, mroczna otchłań głębiny. Dotychczas jeden tylko człowiek na świecie — prof. Beebe oglądał na własne oczy głębinę przekraczającą 900 m, opuszczając się tam w stalowej kuli.

Nie mogąc badać głębin osobiście — człowiek robi to przy pomocy instrumentów, opuszczanych na dowolną głębokość. Wyniki tych badań oraz rozumowania na nich oparte pozwalają odtworzyć obraz tej niezmierzonej krainy chłodu i mroku.

Choć temperatura wody morskiej na powierzchni waha się w zależności od pory roku i położenia geograficznego od paru stopni poniżej zera na wodach arktycznych i antarktycznych (temperatura zamarzania słonej wody jest niższa od 0) do 35° ciepła w Zatoce Perskiej, a średnio wynosi 17° — to na głębokości kilkuset metrów ujednostajnia się i wynosi kilka stopni powyżej 0, a jeszcze głębiej — zbliża się do 0 bez względu na porę roku i położenie morza.

Woda pochłania światło. Na głębokości kilkudziesięciu metrów panuje już mrok, na kilkuset metrach — całkowita ciemność a na tysiąc kilkaset metrów nie dociera żaden ślad światła, co stwierdzono w ten sposób, że opuszczono na tę głębokość w specjalnej kasecie wodoszczelnej czułe klisze fotograficzne, które mimo kilkugodzinnej ekspozycji nie wykazały żadnej zmiany.

Charakterystyczną cechą świata głębin jest potężne ciśnienie, wzrastające co 10 m o jedną atmosferę, a więc dochodzące do zawrotnej liczby 1000 atmosfer.

Zapoznajmy się jeszcze z dnem morskim. Na podstawie niezliczonych sondowań przekonano się, że prawie nigdy nie spotyka się na dnie nagiej skały, natomiast z reguły zalegają na dnie morza osady.

Przy brzegach, do głębokości 200 m są to osady pochodzenia lądowego — rozmyte przez fale resztki brzegów: żwir, piasek i muł. Osady na głębokościach większych są pochodzenia organicznego — są to resztki nierozpuszczalne nieżywych organizmów (szkieleciki, skorupki itp.), które od czasu powstania życia w morzu gromadzą się nieustannie. Wreszcie na największych głębokościach spotyka się osady denne pochodzenia kosmicznego — to znaczy pyły unoszące się we wszechświecie które ziemia wirując dokoła słońca napotyka na swej drodze. Natrafiając na powierzchnię morza — opadają na dno i tam gromadzą się od milionów lat.

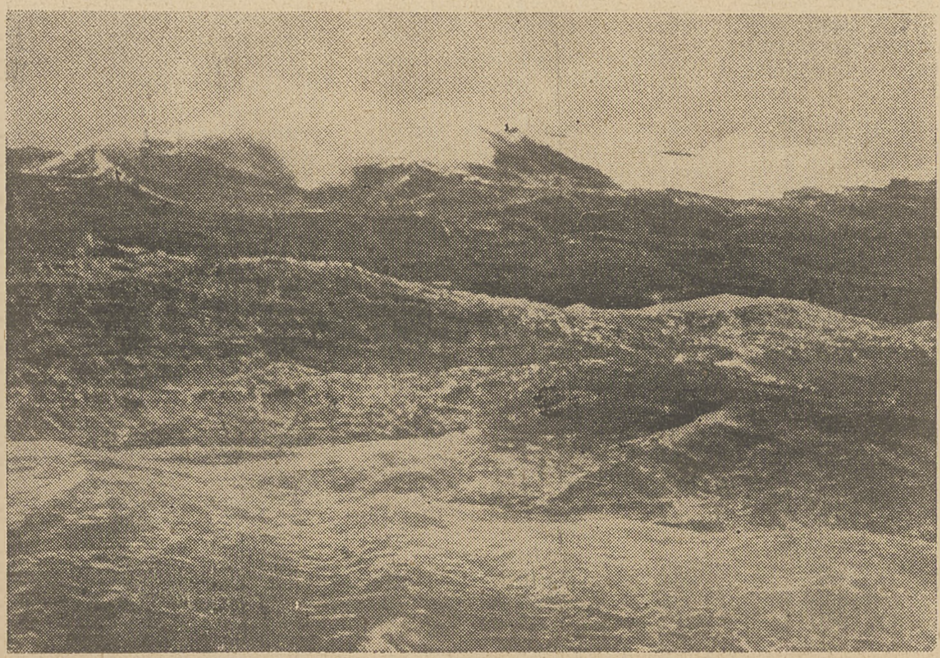
Głębiny są ośrodkiem największego spokoju i bezruchu. W mroku i chłodzie bezszelestnie pada deszcz martwych organizmów na dno, uciskane potężnym ciśnieniem.

WIECZNY RUCH

Przeciwieństwem martwoty głębin jest wiecznie ruchliwa powierzchnia morza.

Sprawia to wiatr — czyli ruch powietrza wywołany różnicą temperatur i ciśnienia w różnych punktach ziemi. Już lekki powiew wiejący nad gładką powierzchnią morza wywołuje przez tarcie cząstek powietrza o cząstki wody — początkowo zmarszczki, ze wzrostem natężenia wiatru

fot. Archiwum PCWM



rosną coraz większe fale, które przy huraganie mogą osiągnąć na oceanach kilkanaście metrów wysokości. Falowanie nie powoduje przesuwania się wody, lecz tylko ruchy pionowe cząsteczek: wznoszenie się i opadanie.

Ruchy wody w kierunku poziomym — to prądy. Przyczyny ich są rozmaite: stałe wiatry passaty, wywołujące oprócz falowania ruch cząsteczek wody posuwających się w kierunku wiatru, różnice poziomów, wywołane silnym parowaniem na pewnym obszarze lub silnym nagrzaniem, różnice zasolenia i inne. Prądy — to jakby rzeki na morzu. Przesuwają się szybko na stałych szlakach, są też prądy, które powstają doraźnie pod wpływem lokalnych przyczyn.

Trzeci rodzaj ruchów wody — to przypływ i odpływ, występujący regularnie w odstępach co 6 godz. 12 minut pod wpływem przyciągania księżyca. Na otwartym morzu nie dostrzega się tego zjawiska, natomiast przy brzegach występuje bardzo widocznie w postaci zmiany poziomu morza od kilku do kilkunastu metrów.

Wieczny ruch morza nie pozostaje bez wpływu na brzegi. Atak fal, prądów, przypływu, powoduje nieustanne zmiany linii brzegowej. Stromy brzeg stale narażony jest na podmywanie, toteż osypuje się i cofa, a woda zabiera i układa na dnie materiały, z których był zbudowany. Natomiast płaskie, łagodnie opadające wybrzeże, do którego dochodzą fale pozbawione mocy uderzenia — nie jest narażone na podmycie, wręcz przeciwnie — fale powoli gromadzą przed nim piasek i powodują powstanie mierzei, która może zupełnie odgrodzić od morza zatokę i spowodować z czasem jej zamulenie i zamianę w ląd.

ŻYCIE W MORZU

Dotychczasowy rzut oka na przyrodę morza dotyczył tylko zjawisk fizycznych. A przecież morze jest ogromnym środowiskiem życia, znacznie rozleglejszym od środowiska lądowego, którego powierzchnia jest trzy razy mniejsza od powierzchni morza, a „grubość" jego strefy zaludnionej organizmami zwierzęcymi jest znacznie „cieńsza" w porównaniu z przeciętną głębokością 3,8 km. Warunki środowiska lądowego poprzez swą rozmaitość bardziej sprzyjają rozwojowi gatunków, niż monotonne środowisko morskie. Tym sie też tłumaczy fakt, że na lądzie mamy około 800 tys. gatunków zwierzęcych (w tym 600 tys. owadów), a w morzu tylko 200 tys. Jednak środowisko morskie jest bardziej wszechstronne i posiada wszystkie zasadnicze typy zwierzęce, podczas gdy na lądzie znajdują się tylko niektóre, choć w tak wielkim bogactwie gatunków.

W zaraniu życia na ziemi — morze było zapewne jego kolebką i stąd rozpoczął się rozwój gatunków, spotykanych obecnie na ziemi. Natomiast ubogo przedstawia się roślinność w morzu. Zależna jest ona od światła, a więc może rozwijać się tylko blisko powierzchni. Otoczona zaś zewsząd wodą dostarczającą pokarmu — nie posiada rozwiniętych i wyspecjalizowanych tkanek, tak jak organizmy roślinne na lądzie.

W morzu rozróżniamy trzy główne środowiska życia: 1) przybrzeżne do głębokości 350 m, 2) śródoceaniczne — pozbawione brzegów i dna — obejmujące obszar między powierzchnią a 350 m głębokości z wyłączeniem dziedziny przybrzeżnej, 3) głębinowe poniżej 350 m. W każdym z tych środowisk warunki życia są odmienne i powodują inny dobór zaludniających te obszary organizmów.

Z trzech dziedzin najmniej znana jest głębinowa. W miarę postępu badań oceanograficznych spodziewać się należy odkryć nieznanych dotychczas istot głębinowych.

Przygotowywana wyprawa głębinowa w aparacie zanurzającym się do 4000 m prof. Piccarda, która w r. 1948 skończyła się niepowodzeniem, ale zapewne podjęta będzie ponownie — dostarczy wielu sensacji naukowych.

S. L.

s/s „1-szy MAJA" WODOWAŁ

Mniej więcej rok temu spieszyłem ze wzruszeniem na uroczystość wodowania pierwszego pełnomorskiego statku, zbudowanego przez stocznie polskie rękami polskich robotników i techników. Z wielką radością patrzyłem wraz z tysiącami mieszkańców Wybrzeża, jak s/s „Sołdek" spływał na wodę.

Zapytacie, czemu właśnie teraz o tym piszę. Bo widzicie, właśnie dziś, po roku, spieszyłem na podobnie podniosłą uroczystość: wodowanie zbudowanego przed terminem, w ramach Czynu 1-szo majowego, czwartego z kolei rudowęglowca. Na cześć tegorocznego Święta Pracy, na cześć pięknego wysiłku polskich stoczniowców, otrzymał on nazwę „1-szy Maja".

Przed wejściem do Stoczni Gdańskiej widać rzesze mieszkańców Wybrzeża, przybywających na uroczystość. Dziesiątki osób wchodzą bez przerwy przez gościnnie otwartą bramę, spiesząc ku widocznej z daleka pochylni, na której lśni świeżą, żywą czerwienią farby kadłub statku. W gali flagowej, z czerwoną banderą na dziobie i biało-czerwoną na rufie oczekuje s/s „1-szy Maja" momentu wodowania. Na jego pokładzie załoga stoczniowa czyni ostatnie przygotowania, na dole, na pochylni, inna brygada „zapina wszystko na ostatni guzik".

Jeszcze raz sprawdzają stoczniowcy specjalne płozy, na których statek zjedzie do wody, sprawdzają, czy tor jest wystarczająco wysmarowany.

Gdy tak patrzę na okoloną barwnym tłumem widzów pochylnię, na nowozbudowany statek, na oczekujące opodal holowniki, inny obraz staje mi przed oczyma. Przypomina mi się opowiadanie jednego ze stoczniowców — Polaków o tym, jakie jednostki budowali tu Niemcy. Nie budowali statków handlowych, służących rozwojowi narodowej gospodarki, jak my to czynimy, lecz budowali okręty wojenne — krążowniki, niszczyciele, okręty podwodne, ścigacze — którymi napadali na innych, siejąc po świecie pożogę wojenną.

Polscy stoczniowcy postanowili budować statki dla dobra Narodu i jego dobrobytu, dla dobra utrwalenia pokoju. Postawili sobie za cel w obliczu Święta Pracy budować lepiej, szybciej i taniej, postanowili pracą udowodnić swą wolę obrony pokoju.

Widzimy ich teraz radosnych, podnieconych, oczekujących rozpoczęcia uroczystości. Olbrzymi dźwig mostowy zabrał przed chwilą trap — ostatnie połączenie pokładu z pochylnią.

Na trybunę weszli: chrzestna matka s/s „1-szy Maja" ob. Helena Matlęga, warszawska robotnica i działaczka społeczna, dyrektor stoczni ob. Czarnowski, oraz ob. Meister, sekretarz Stoczniowego Koła PZPR i przedstawiciel załogi stoczni. Padają do zebranych krótkie, zwięzłe, proste słowa przemówień, szampan perli się z rozbitej o dziób statku butelki.

„Piękny, dumny Statku! Chrzczę Cię mianem „1-szy Maja". Nieś je pod polską banderą po wszystkich morzach ku chwale Polski Ludowej i ludu pracującego..."

Kadłub statku drgnął, ożył, ruszył powoli, ku widniejącej tafli wodnej basenu. Zamarły na chwilę tłum widzów poruszył się, zafalował, zaszumiał radośnie, wznosząc okrzyki na cześć statku, dzielnych stoczniowców, na cześć święta robotniczego.

Tymczasem statek sunął przy dźwiękach hymnu narodowego ku kanałowi. Rozciął rufą jego spokojną toń, spienił ją i zburzył. Opadły podpórki i płozy, a uwolniony od nich kadłub zakołysał się na wodzie witany rykiem syren okrętowych i stoczniowych, nowy polski statek rozpoczynał ostatni okres pobytu na stoczni przed wyjściem na morza.

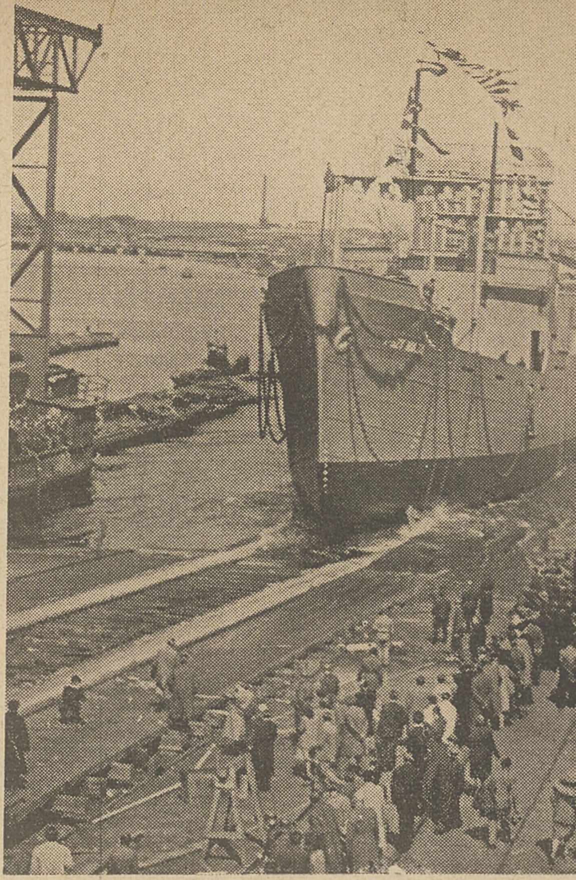
Długo ryczały syreny, długo wiwatowali zgromadzeni na nabrzeżach mieszkańcy Wybrzeża. Do statku podpłynęły holowniki, aby go odprowadzić do jednego z basenów stoczni, gdzie zostanie wykończony.

Rzesze widzów opuszczają wolno stocznię, dzieląc się wrażeniami. Pozostaje opróżniona pochylnia, pozostaje znajdujący się obok w budowie piąty rudowęglowiec. Niedługo już i on spłynie na wodę.

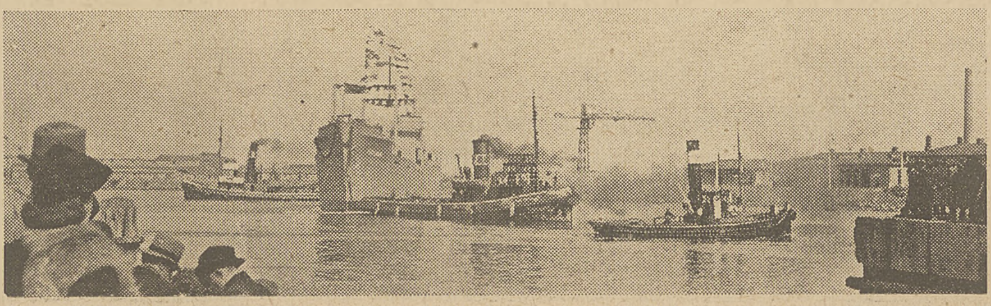
W tej właśnie chwili s/s „1-szy Maja" wchodzi na swe właściwe miejsce w basenie. Między dwoma budynkami przesuwa się wolno dziób statku z bielejącą na nim nazwą, która jest nie tylko wyrazem radości stoczniowców z dokonania Czynu Pierwszomajowego, ale i radości z uczczonego robotniczego święta.

Statek ten jest godną odpowiedzią stoczniowców na histerię wojenną bloku zachodniego. Dokumentuje on nasz spokój, wiążę w przyszłość i wolę pokoju.

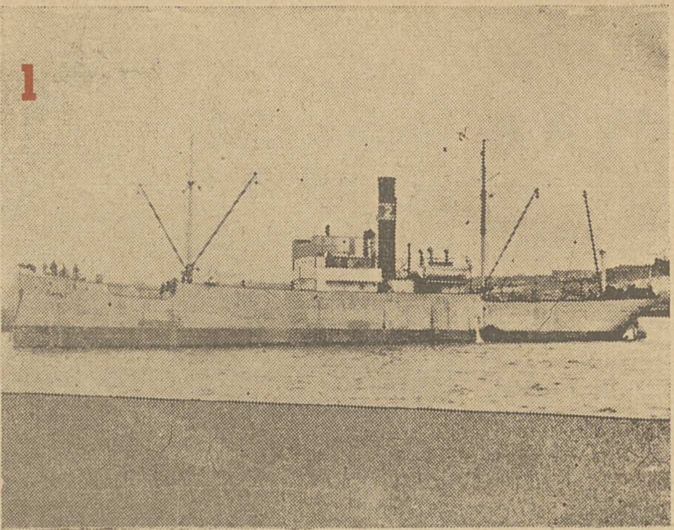
S. W.

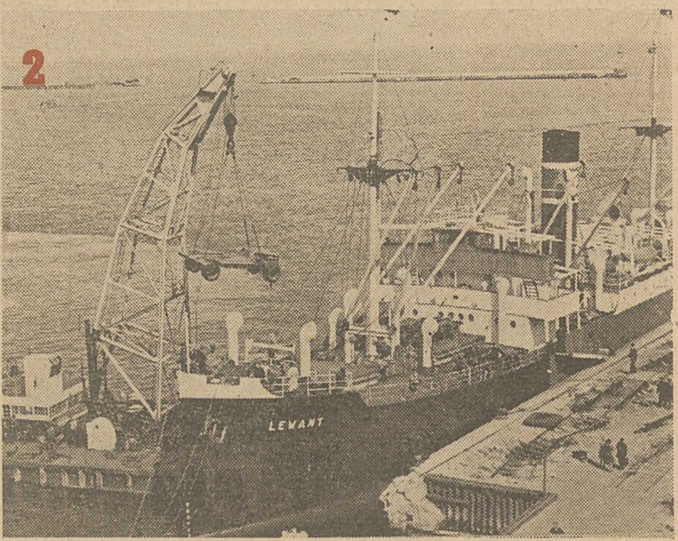

fot. K. Komorowski

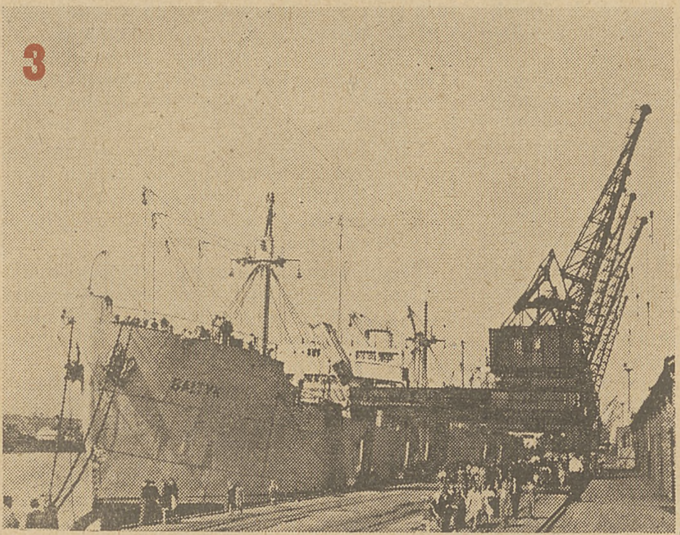
fot. K. Komorowski

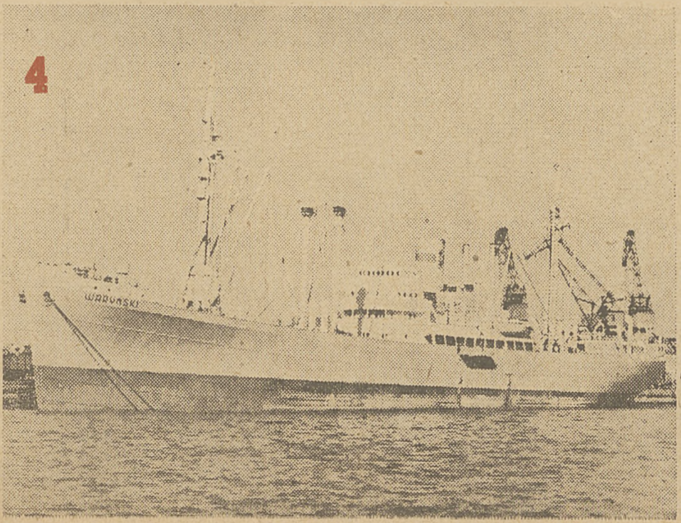


1-MAJOWY CZYN FLOTY,









Robotnicy naszych portów, marynarze i stoczniowcy, idąc w ślady robotniczego Śląska, uczcili tegoroczne święto pierwszomajowe czynami.

Czyny są bowiem najprostszym, najzrozumialszym językiem, którym dowodzi się zrozumienia sensu dnia 1 maja.

Czynami tymi świat pracy Wybrzeża dał wyraz, że myśl o wielkim święcie mobilizuje go do wciąż ofiarniejszej i intensywniejszej pracy dla dobra ojczyzny, a tym samym pokoju światowego.

Ponieważ wyliczanie wszystkich czynów jest niepodobieństwem, postanowiliśmy zapoznać naszych Czytelników z niektórymi. Oto one:

1. **s/s „Rataj"** jest jednym z naszych trampów. Przewozi ładunki w żegludze nieregularnej odwiedzając wiele portów. W jednym z nich, w Aarchus w Danii, załoga podjęła się wykonać wiele mniejszych i większych prac, bez potrzeby korzystania z pomocy stoczni. Przeprowadzono więc przegląd kotłowni i jej oczyszczenie, wymalowano luki, naprawiono windę ładunkową i naprawiono we własnym zakresie, dzięki pomysłowi racjonalizatorskiemu, maszynę sterową która dotychczas często źle funkcjonowała. Naprawa ta pozwoliła na zaoszczędzenie wielu tysięcy złotych i przyczyniła się do oszczędniejszego zużycia materiałów konserwacyjnych w przyszłości.

2. Załoga **m/s „Lewant"** nieraz zastanawiała się, w jaki sposób skrócić czas remontów i zwiększyć tym samym okres eksploatacji statku. Zdecydowano, że można to osiągnąć przez pomoc przy za - i wyładunku, ale przede wszystkim przez przeprowadzenie remontów wielu urządzeń we własnym zakresie. Plan poparto czynem. Załoga „Lewanta" wyremontowała m. in. sprężarkę bezpieczeństwa, przeprowadziła konserwację maszyny głównej, motoru głównego i trzech motorów pomocniczych, oraz wiele prac malarskich. Niektóre z nich wykonywano na morzu, wzywając równocześnie, w czasie rejsu, siostrzany statek — m/s „Lechistan" do stałego współzawodnictwa w pracy.

3. Innego rodzaju sukcesem może się poszczycić załoga **s/s „Bałtyk"** Przywiózł on niedawno z Casablanki 9.500 ton fosfatów. Lecz sukces leży w czym innym, mimo iż jest z tym ładunkiem ściśle związany. Zgodnym wysiłkiem załoga statku skróciła czas podróży, postoje w obcych portach, oraz postój w porcie macierzystym o 4 dni znacznie usprawniając rozładunek, który wykonano w 5 dniach, zamiast planowanych 9. Załoga „Bałtyku" wykazała w czasie rejsu i po powrocie wiele troski o ładunek, o jego należyty stan i zabezpieczenie. Przykład godny naśladowania.

4. Praca na statku, noszącym nazwisko wielkiego bojownika o wolność klasy robotniczej — Waryńskiego — zobowiązuje załogę do przodownictwa w naszej flocie. Toteż załoga **m/s „Waryński"** pokazała, że umie to ocenić. Podczas pobytu statku w Buenos Aires przeprowadzono remont silników głównych, redukując do minimum prace, które wykonała tamtejsza stocznia. Równocześnie wyremontowano silnik pomocniczy Nr 2, naprawiono głowicę kompresora i wykonano wiele, wiele innych drobnych prac. Racjonalizator, motorzysta Bałajewicz, skonstruował i zastosował z powodzeniem wycieraczkę do oliwy na osłonach karterowych. Najważniejszym sukcesem jest jednak jeden rejs w ciągu roku więcej, jaki statek niedawno rozpoczął, zabierając ładunek węgla dla Rotterdamu.

5. Wieloma sukcesami mogą poszczycić się też nasze stocznie. Wszystkie, o których powiemy, są ważne. Pierwszym z nich jest ukończenie odbudowy i oddanie do eksploatacji pięknego motorowca **„Warta"**. Jeszcze trzy lata temu kadłub „Warty", pełen wyrw i dziur, pogięty i zardzewiały, wydawał się kupą bezużytecznego żelastwa. Dziś dzięki ofiarnej pracy stoczniowców, robotników, majstrów, techników i inżynierów, zamienił się on w piękny, lśniący świeżością, radujący oko swym komfortowym wykończeniem statek. W najbliższych

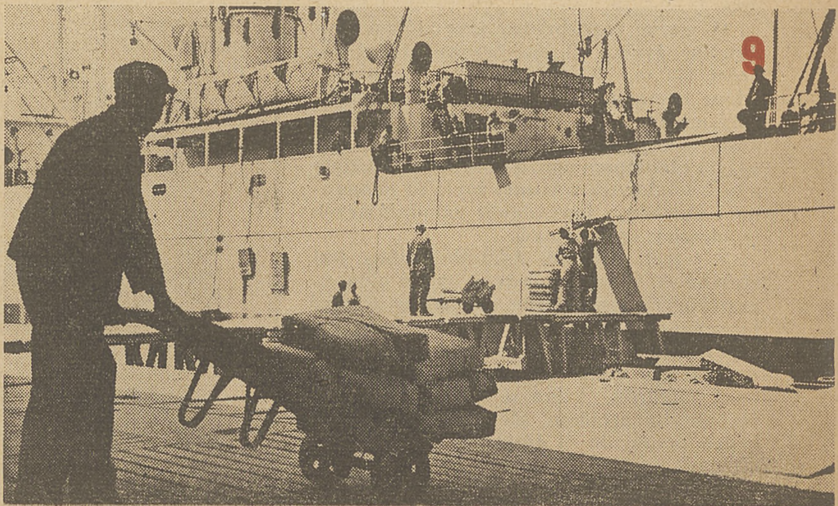
dniach
szy w
Amer

6.
naszy
i wod
nomo
holow
mym
węglo
pierws
kie zo
zacząć
kle o
struk
równi
czenie
razem
niowc
oba k
minem

7.
wano
lem d
wienia
Stoczn
myśln
gotów
dołoży
mierze
raźno
nego
wzięte

8.
wek p
skiej,
wy ka
bitnie
krząta
niemie
stanow
statek
przybr
wykon
i wnę
alizow
się „F
dzie p
wiczan
swe u

9.
leży z
niczne
pomoc
robu"
do na
swej p
zamien
czędza





Y, PORTÓW i STOCZNI

dniach motorowiec „Warta" wyruszy w swój pierwszy rejs do portów Ameryki Południowej.

6. Drugim pięknym osiągnięciem naszych stoczni jest ukończenie i wodowanie dwóch kadłubów pełnomorskich **holowników**. Budowę holowników rozpoczęto w tym samym mniej więcej czasie co i rudowęglowców. Ponieważ były to pierwsze jednostki tego rodzaju, jakie zostały zamówione, trzeba było zacząć od szczegółowszego niż zwykle opracowywania planów konstrukcyjnych, a sama budowa była również pewnego rodzaju doświadczeniem. Trudny egzamin i tym razem został złożony przez stoczniowców celująco, tym bardziej, że oba kadłuby wykonano przed terminem.

7. Na stoczni gdyńskiej zadokowano niedawno **s/s „Olsztyn"**, celem dokończenia remontów i odnowienia klasy czteroletniej statku. Stoczniowcy gdyńscy orzekli jednomyślnie, że s/s „Olsztyn" musi być gotów przed terminem, że trzeba dołożyć wszelkich wysiłków i zamierzenie wykonać. Zabrano się raźno do dzieła, a wynikiem zgodnego wysiłku, było dotrzymanie powziętego zabowiązania.

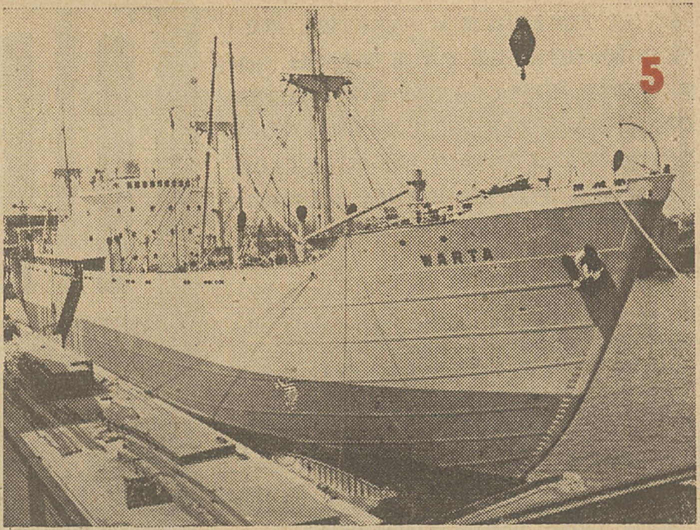
8. Wiele razy, w czasie wędrówek po nabrzeżach Stoczni Gdańskiej, widziało się czerwonobrązowy kadłub o specjalnej linii, wybitnie nie handlowej, na którym krzątali się robotnicy. Był to wrak niemieckiego trałowca, który postanowiono przerobić na piękny statek spacerowy dla naszej żeglugi przybrzeżnej. Biuro konstrukcyjne wykonało rysunki nadbudówek i wnętrz i załoga stoczni je zrealizowała. Dziś jednostka ta nazywa się **„Panna Wodna"** i pływać będzie po Zatoce Gdańskiej z wczasowiczami, spędzającymi nad morzem swe urlopy.

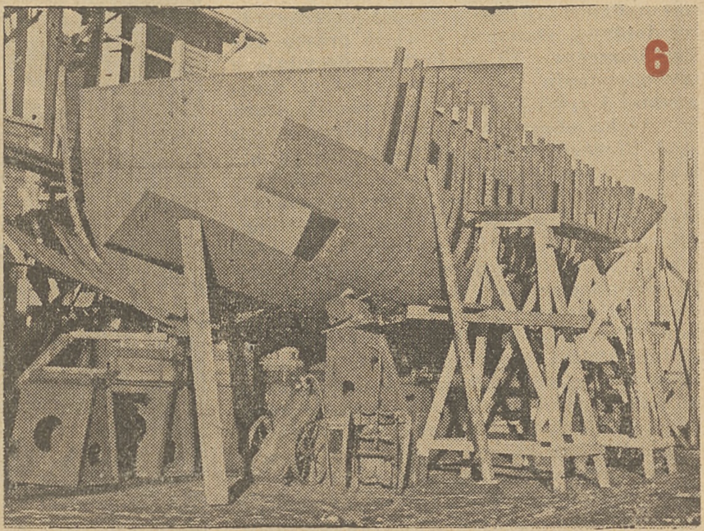
9. Sprawna obsługa statków zależy zawsze od wyposażenia technicznego i konserwacji urządzeń pomocniczych. Pracownicy **„Portorobu"**, postanowili przyczynić się do należytego wyposażenia miejsc swej pracy w taczki i wózki, które zamierzają budować masowo, oszczędzając w ten sposób wiele tysięcy złotych, ale przede wszystkim, wytwarzając sprzęt naprawdę właściwy. W ramach czynu 1 majowego warsztaty „Portorobu" zobowiązały się wykonać dodatkowo 10 taczek i 4 wózki. Dzięki temu wszelki sprzęt pomocniczy będzie budowany obecnie w zakładach własnych „Portorobu". Obok wytwórczości wózków, zanotować można inne jeszcze osiągnięcia tej instytucji w dziedzinie przeładunków. Oto przodownik portu gdyńskiego, ob. Miętus Władysław, udoskonalił załadunek szyn na statki, poprawiając konstrukcję specjalnego klucza jakiego używa się do załadunku tego rodzaju towarów. Nowy przyrząd zwiększa wydajność i bezpieczeństwo pracy oraz usprawnia przeładunek.

10. Obok pracowników „Portorobu", robotnicy **Centrali Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego** (CZPPW), pracujący w porcie gdańskim, postanowili przeładować dodatkowo do dnia 1 maja 100 tys. ton węgla ponad plan 4 miesięczny, który wykonano w dniu 24 kwietnia. Równocześnie z trymerami i dźwigowymi wykonali swe zobowiązanie 1 majowe warsztatowcy CZPPW, którzy ukończyli przed terminem remont taśmowca Nr 2.

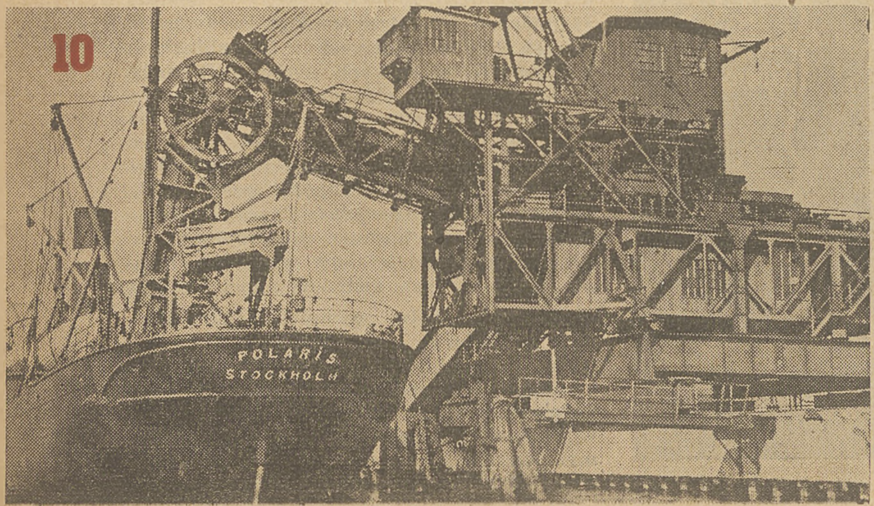
Przykłady te, wzięte z codziennego życia portów, floty i stoczni, są tylko drobną cząstką osiągnięć, jakimi może się poszczycić klasa robotnicza Wybrzeża. Są one najlepszym dowodem wielkości tych osiągnięć, są dowodem zrozumienia przez robotników Wybrzeża tych wszystkich zadań, jakie stoją w dziedzinie gospodarki przed naszym krajem. Są wreszcie dowodem zrozumienia przez nich znaczenia wielkiego święta mas pracujących, jako obrachunku dotychczasowych osiągnięć, jako drogowskazu w dalszej wytężonej i twórczej pracy.

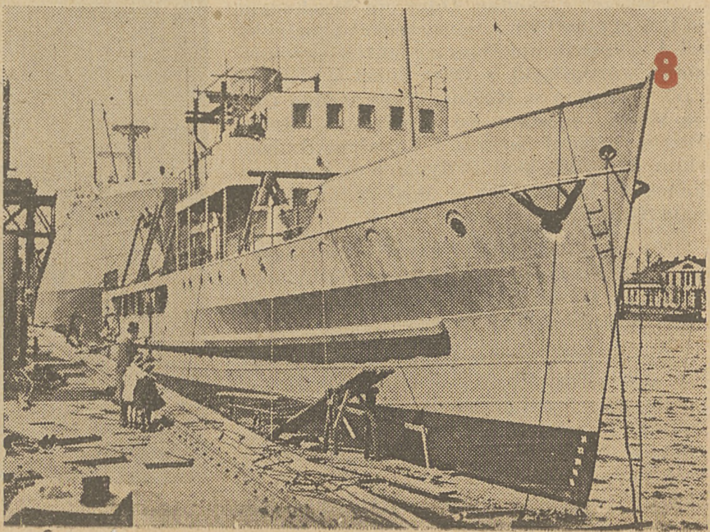
Zdjęcia wykonali:
WAF — Uklejewski (1)
Stanisław Izdebski (1)
Kazimierz Komorowski (8)











105 TYS. KM², CZYLI 88% ZLEWISKA ODRY (119 TYS. KM²) ZNAJDUJE SIĘ NA TERYTORIUM PAŃSTWA POLSKIEGO. RÓWNIEŻ CAŁE NIEMAL DORZECZE WISŁY LEŻY W POLSCE (198 500 KM²), TAK ŻE W TYCH DWÓCH DORZECZACH MIEŚCI SIĘ PRAKTYCZNIE CAŁA POWIERZCHNIA NASZEGO KRAJU.

Prastare ziemie polskie obejmują obszar niżu północno-europejskiego — od Bałtyku po Wał Sudecki i Karpaty. Środkową część tego pasa odwadniają rzeki Odra i Wisła, o długości biegu 870 i 1100 km. O ile losy historii pozostawiły Wisłę wewnątrz obszaru zamieszkiwanego przez Polaków, o tyle Odra stała się na poważnym odcinku swego biegu rzeką graniczną. Jednak układ zlewiska tej rzeki jest dla nas nadzwyczaj pomyślny, jej prawobrzeżne dopływy stanowią bowiem prawie całość dorzecza. Ta okoliczność decyduje o wykorzystaniu Odry jako polskiej drogi wodnej i z tej jeszcze przyczyny, że Odra jest rzeką ubogą w zapasy spływających wód. Szczególnie w lecie trzeba strugę odrzańską zasilać wodą, by uniknąć przerwy w żegludze dla głebiej zanurzających się statków. To zasilenie umożliwiają zbiorniki retencyjne, tj. przeważnie sztuczne jeziora, powstałe przez spiętrzenie niektórych dopływów Odry toczących swe wody w głebokich dolinach przy pomocy tam. Wszystkie te zbiorniki leżą na terytorium Polski. Najważniejsze to — Otmuchów i Turawa (wykończony przez Polskę w 1947 r.), znajdujący się w budowie zbiornik w Dzierżnie i zbiornik w Mianowic, wokół budowy którego prowadzone są prace przygotowawcze. Poza tymi istnieje jeszcze grupa 20 zbiorników mniejszych o przeznaczeniu wyłącznie przeciwpowodziowym ;6 z nich wykorzystanych jest dla wytwarzania energii elektrycznej. Wszystkie te zbiorniki znajdują się w Polsce.

GEOGRAFIA ODRY

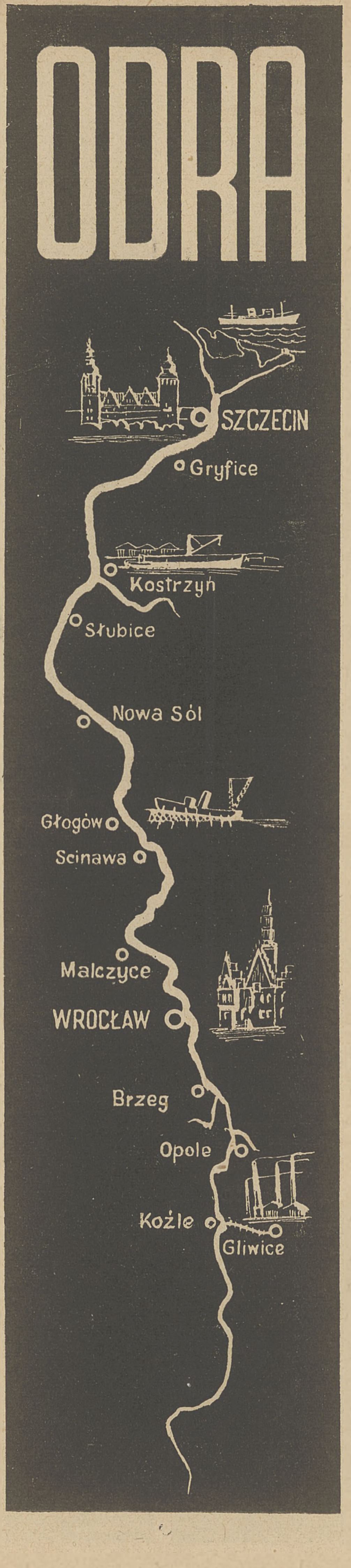
Bieg Odry dzielimy na: 1) bieg obszaru źródliskowego do ujścia Opawicy. Od tego dopiero punktu zaczyna się kilometrowanie szlaku żeglownego, 2) bieg górny od ujścia Opawicy (km 00) do ujścia Widawy poniżej Wrocławia (km 266,8), 3) bieg środkowy od ujścia Widawy do ujścia Warty pod Kostrzyniem, 4) bieg dolny od ujścia Warty do ujścia Odry do morza koło Świnoujścia (km 782).

Spadek całkowity wynosi 634 m, jednakże 2/3 tego spadku traci rzeka jeszcze w obszarze źródeł. Tym się też tłumaczy bagnistość doliny oraz skłonność do zmiany koryta, co bardzo utrudnia regulację Odry w jej środkowym biegu.

Połączenie wodne Odry ze Wschodem to Kanał Gliwicki, o nowoczesnej konstrukcji i wyposażeniu, łączący okręg przemysłowy górnośląski z Odrą (port w Gliwicach z portem w Koźlu), droga wodna Odra-Wisła, wiodąca od Kostrzynia dolną Wartą, później Notecią i Kanałem Bydgoskim do Wisły pod Brdyujściem i niewykończony kanał Odra — Wisła poniżej Kanału Gliwickiego.

Na zachód prowadzą kanały Odra-Sprewa i Odra-Hawela, przez które statki kursujące po Odrze dotrzeć mogą przez system rzeczny Łaby aż do Renu.

Do dużych portów handlowych na Odrze należą Gliwice (Kanał Gliwicki), Koźle, Opole, Wrocław i Malczyce. Do mniejszych: Oława, Popowice k/Wrocławia, Ścinawa, Głogów, Nowa Sól i Cigaczyce. Niektóre z tych nazw brzmią zrozumiale nawet dla ucha nie znającego zagadnień Odrzańskich.



Któż nie pamięta o bohaterskiej obronie Głogowa, którego mieszczanie poświęcili własne dzieci a nie oddali miasta? A Wrocław — stolica i miejsce spoczynku Piastów Śląskich, miejsce bohaterskich walk wojsk radzieckich? Mury tego miasta przesiąknięte są krwią naszych przyjaciół i naszym potem.

GARŚĆ HISTORII

Żegluga odrzańska datuje się mniej więcej od XIII wieku. Na przestrzeni 500 lat nie było żadnych robót regulacyjnych na rzece, pominąwszy rzadkie lokalne ubezpieczenia brzegów. Szkody powodziowe po „wielkiej wodzie" w 1736 r. dały początek pracom regulacyjnym, które wszakże przybrały właściwe rozmiary dopiero w ub. wieku . Prace te wpłynęły na rozwój żeglugi. Kiedy w pierwszym ćwierćwieczu barki o pojemności 25 t. nazywano dużymi, w ostatnim nośność barek przewyższała 450 t.

Obecnie Odra jest skanalizowana na górnej przestrzeni od Koźla do Rędzina, czyli na 160 km długości, zaś od Rędzina w dół jest naturalną drogą wodną. Odcinek Rędzin — Przybrzeg o złych warunkach żeglowności mierzy przeszło 290 km, czyli znacznie więcej niż odcinek Odry skanalizowanej. 60 km poniżej ujścia Warty, największego dopływu Odry, żeglowność rzeki znacznie się powiększa. Pomimo tych trudności przez krytyczny odcinek rzeki przechodziło przed wojną ok. 5 mil. t. towarów, w czasie wojny nawet 8 mil. t.

Do r. 1943 tabor Odry liczył 670 statków z własnym napędem i 2 500 barek o łącznej pojemności ładunkowej ponad milion ton. Tabor ten pracował jednak nie tylko na Odrze. Duża część transportów skręcała w w kanał Odra — Sprewa, w kierunku na Berlin. Chodziło głównie o eksport węgla śląskiego, którego transport na trasie Śląsk — Berlin był bardziej opłacalny niż transport do Szczecina. Obecnie, dzięki słusznej polityce naszego Rządu i poparciu ZSRR, całe dorzecze Odry wróciło w granice Polski i Szczecin może wrócić do właściwej roli — portu Śląska, a Odra stać się na całej swej długości drogą wodną równomiernie wykorzystaną.

SZLAK ŻEGLOWNY

Ze sprawozdań b. niemieckiego zarządu dróg wodnych wynika, że w latach dawniejszych żegluga na Odrze trwała przeciętnie 285 dni w roku, chociaż na przykład w okresie 1928—1932 Odra była żeglowna dla barek 500 tonowych przeciętnie tylko 225 dni w roku. Jednym z najkorzystniejszych był rok 1936, gdy żegluga trwała pełne 366 dni.W okresie niskiego stanu wody ze zbiorników wodnych w Otmuchowie i Turawie wypuszcza się fale przyboru uzgadniając stronę techniczną długości i wysokości tych fal potrzebami żeglugi na Odrze. Fale takie umożliwiają pociągom holowniczym osiągnięcie zamierzonych portów. Jednak w okresie posuchy letniej która trwa średnio 22 dni, ruch na Odrze zamiera. Porównanie danych wodowskazowych z lat ubiegłych wskazuje,że lat suchych, mających b. duży niedobór wody w stosunku do potrzeb żeglugi, było porównawczo wiele. Temu brakowi wody w okresie letnim zapobiec może jedynie rozbudowa zbiorników zasilających: — wymaga to jednak i czasu i wielkich środków finansowych. Prace, wykonane w dziedzinie budowy zbiorników przez Niemcy, w ciągu wieków władania Odrą, nie są imponujące; świadczy choćby o tym porównanie między pojemnością 230 milionów m³ jednego tylko Rożnowa, wybudowanego przez biedne państwo w krótkim okresie swej niepodległości i ogólną pojemnością wszystkich zbiorników odrzańskich, wybudowanych przez bogate państwo przemysłowe na przestrzeni pół wieku wynoszącą niewiele ponad 300 milionów m³,

PŻO

Jest to skrót nazwy przedsiębiorstwa Państwowa Żegluga na Odrze. Niewesołe były początki przedsiębiorstwa. Jak wiadomo — przez ostatnie miesiące wojny front utrzymywał się na Odrze. W efekcie zatopiony został cały tabor, zniszczone, względnie uszkodzone obwałowanie rzeki i budowle regulacyjne, uszkodzone śluzy i jazy, a nurt rzeki przegrodzony był wysadzonymi w powietrze mostami i zasłany wrakami statków i pojazdów lądowych.

Aż dziwne więc, że już wiosną 1946 PŻO rozporządzało 9 holownikami i 30 barkami, a na 1 stycznia 1948 stocznie odrzańskie doprowadziły stan flotylli do

15 holowników parowych

9 holowników motorowych

5 barek motorowych

oraz 114 barek w ruchu, 20 barek w remoncie o og. tonażu 66.000 ton.

Liczby te nie imponują w zestawieniu z cyframi przedwojennymi, pamiętać trzeba jednak, że na froncie Odry Polska toczy walkę nie tylko z trudnościami materialnymi, ale i z nieprzygotowaniem zawodowym osiedleńców którzy — materiał surowy — uruchomili jednak fabryki i kopalnie, utrzymali w ruchu wielkie piece i zazielenili pola uprawne. Ba, mało tego, zastany na tych ziemiach przemysł rozbudowują i przekształcają, dostosowując do nowych potrzeb.

PLAN TRZYLETNI

Plan przewiduje w latach 1947 — 1949 wydobycie z dna rzeki i wyremontowanie szeregu barek o tonażu 217 tysięcy ton. W rozbudowie tonażu odrzańskiego uczestniczy również w przeważającej mierze przemysł krajowy, który buduje obecnie wiele barek oraz pewna ilość holowników. Mamy wyremontować 57 holowników o mocy 12.500 KM. Ukończenie budowy rozpoczętych przez Niemcy zbiorników podwyższy ich pojemność do 338 milionów m³.

Przeprowadzenie tego programu odbudowy pozwoli Polsce przewozić Odrą 2,5 milionów ton węgla i 1,8 mil. ton rudy. Perspektywy obrotu morsko-rzecznego przez Szczecin, nie uwzględniając wpływu, jaki będzie miało uruchomienie kanału Odra—Dunaj (w budowie), zamykają się po upływie dalszych siedmiu lat cyfrą najmniej 9 milionów ton. Te 9 milionów stanowią jednakże niemal kres przelotności Odry w jej obecnym stanie. Aby tę cyfrę podwyższyć — trzeba będzie wprowadzić na rzece ruch nocny.

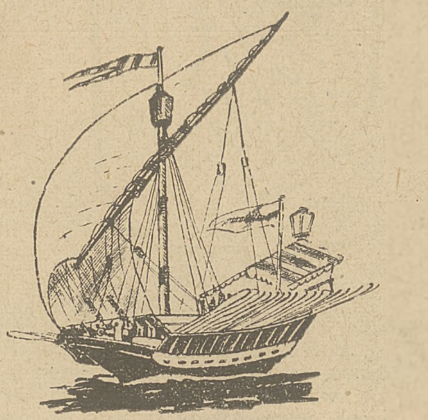
*

Stare błędy nie powtórzą się. Polska — przed wojną posiadacz połowy dorzecza Odry (Warta) — zupełnie niewykorzystanego wskutek warunków politycznych — w oparciu o system sojuszów, łączących ją z krajami Europy Wschodniej przystąpiła wspólnie z Czechosłowacją do budowy kanału Odra-Dunaj, przebiegającego przez terytoria obu państw. W ramach państwa niemieckiego Odra służyła egoistycznym potrzebom kapitalistów, obecnie stanie się wraz z Dunajem wielką magistralą wodną państw demokracji ludowej, biegnącą z południa na północ, od Morza Czarnego do Bałtyku.

Wuzet

CYKL: Polocy na morskich szlakach

ADMIRAŁ PROKOP ODROWĄŻ PIENIĄŻEK



Wśród sławnych żeglarzy morskich, których czyny znane były w ubiegłych wiekach w krajach morskich — nie brakło Polaków. Nazwiska tych Polaków nie zawsze znane były w Polsce, chociaż dosługiwali się oni wysokich stanowisk w obcych flotach — a przygody ich nie były mniej interesujące — niż na przykład Jana Chryzostoma Paska.

Redakcja „Młodego Żeglarza" będzie podawała sylwetki tych mało znanych u nas żeglarzy w cyklu: „Polacy na morskich szlakach".

Rozpoczyna cykl.

PROKOP ODROWĄŻ PIENIĄŻEK — ADMIRAŁ FLOTY MALTAŃSKIEJ.

Świat żeglarski XVI w. słusznie uważał go za jednego z najbardziej utalentowanych marynarzy.

Zdaje się, że działalność jego była daleko większa od szeroko znanych przygód Arciszewskiego czy Pułaskiego. Prokop Pieniążek był bodajże pierwszym Polakiem, jaki zasłużył na tytuł admirała.

O latach dziecinnych i młodzieńczych Prokopa mało wiemy, nie znamy też miejsca i daty jego urodzenia. Ojciec jego miał sześciu synów. Najmłodszym synem był właśnie Prokop.

Młody Pieniążek prawdopodobnie uczęszczał do któregoś z konwiktów klasztornych, być może że zahaczył też o Wszechnicę Jagiellońską; ale najwięcej wiedzy i doświadczenia zdobył w licznych podróżach po obcych krajach. Zaciągał się kilkakrotnie na członka załóg statków walczących z saracenami i korsarzami na morzu Śródziemnym. Był nieustraszonym żołnierzem. Dzięki swojej wiedzy i odwadze był wysoko cenony i w końcu powołano go na stanowisko naczelnego dowódcy floty maltańskiej, uważanej wówczas za jedną z największych na świecie.

Po objęciu stanowiska admirała dowiódł, że jest godnym dowódcą doborowego międzynarodowego rycerstwa, z którego składała się załoga floty maltańskiej. Wkrótce po objęciu dowództwa Prokop Odrowąż poprowadził swoją flotę na uśmierzenie gniazda korsarzy u wybrzeży afrykańskich. Po kilku tygodniach zdobył Algier, zwycięsko walczył w Tunisie, pobił muzułmanów w bitwie morskiej pod Marabeką. W czasie bitwy pod Clolert samotnie podpłynął nocą pod największy nieprzyjacielski okręt, wdrapał się na pokład i własnoręcznie zabił jednego z dowódców tureckich. Był to wyczyn, który przysporzył naszemu rodakowi dużo sławy.

W ogóle odwaga Odrowąża była zadziwiająca. Wielokrotnie wybawiał towarzyszy z niewoli. Często samotnie rzucał się w szeregi nieprzyjacielskie, aby odbić jeńca. Jego czujność — jako dowódcy patroli zwiadowczych — była nadzwyczajna; pozwalała mu ona wybrnąć szczęśliwie z najbardziej niebezpiecznych sytuacji. Książę Sabaudii, Emanuel, którego nasz rodak wybawił z niechybnej niewoli tureckiej, wystosował do Odrowąża odręczne pismo dziękczynne, w którym wysławia bohaterskie czyny Prokopa i w nagrodę zalicza dzielnego Polaka w poczet Kawalerów Jerozolimskich, najbardziej honorowego stowarzyszenia ówczesnych czasów.

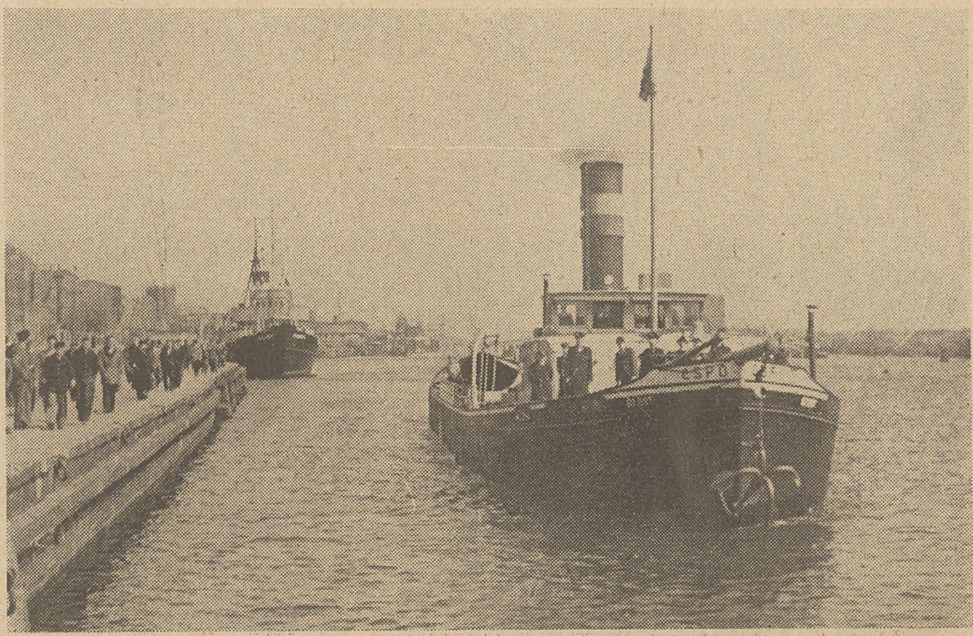
Po zawieszeniu działań wojennych na Morzu Śródziemnym, Prokop Odrowąż powraca do Polski, aby wziąć udział w wojnach, jakie prowadzi na wielu frontach Stefan Batory. Wkrótce zasłynął i tu z niezwykłej odwagi. Odznacza się wielokrotnie przy oblężeniu Gdańska. Jego brawurowy atak zmiata oddział nieprzyjacielski z nadbrzeża pod Wisłoujściem. Zaskoczony pod Langowem przez 24 rajtarów, sam zabił kilku i dwóch wziął do niewoli. Po uspokojeniu zbuntowanego Gdańska i przepędzeniu najeźdźców niemieckich, Stefan Batory polecił Odrowążowi przygotować plany budowy fortyfikacji nadmorskich i utworzenia eskadry okrętów bojowych. Plany te zostały wykonane, ale nie dochowały się do naszych czasów.

Wraz z wojskami królewskimi przenosi się nasz bohater na stepy ukraińskie i podobnie dzielnie walczy na suchych stepach, jak przedtem na morzu. Dawny admirał zamienił statek na konia i walczy teraz z Tatarami. Często bierze do niewoli starszyzne tatarską, przyprowadzając ją przed oblicze króla Batorego.

Za zasługi i wierność Stefan Batory obdarza Pieniążka starostwami na Inflantach.

W spokoju dokonał swego burzliwego żywota Prokop Odrowąż Pieniążek admirał floty maltańskiej, wódz hufców Sabaudii, pogromca Maurów, rycerz z pod sztandarów Stefana Batorego. —

BOL. KUŻMIŃSKI



Czeski holownik odrzański „Prez. Benesz" w porcie szczecińskim.

fot. K. Komorowski

SZCZECIN

Zbliża się świt. Wiatr szarpie banderą, gwiżdżąc w olinowaniu. Podchodzimy do Świnoujścia. Z lewej błyska światło latarni morskiej i czerwone ostrzegawcze światło na wraku niemieckiego pancernika „Schlesien", zatopionego tu przez radzieckie lotnictwo w 1945 roku. Z prawej strony toru wodnego jaśnieją w pierwszych blaskach świtu kadłuby zakotwiczonych na redzie statków. Za chwilę wyłanią się z mroku wejście do portu i panorama miasta. Szerokim, 300 metrowym wejściem wpływamy do kanału portowego.

Świnoujście leży u ujścia rzeki Świny, jednego z ramion Odry. Jest ono portem dwojakiego rodzaju: handlowym i rybackim. Po wojnie wykorzystywane jest dotychczas jako port rybacki.

Świnoujście stanowi zarazem przedsionek portu szczecińskiego. Tu przeprowadza się odprawę celną i kontrolę sanitarną, stąd specjalni piloci prowadzą statek przez Zalew do Szczecina, tu też zawija statek-prom, utrzymujący regularną komunikację między Polską a Szwecją. Przystań ta znajduje się na prawym brzegu Świny. Opodal buduje się bazę rybołówstwa dalekomorskiego.

Mijamy właśnie dwie duże wyspy. Na jednej mieści się węglowa baza bunkrowa. Na drugiej — tzw. „Zielonej Wyspie" baza żeglugi śródlądowej. Świnoujście posiada nabrzeża o długości 2 600 m. Średnia głębokość basenów — od 7 — 9 m — pozwala na przyjmowanie nawet dużych jednostek. Niemal cały port jest już dziś żeglowny. Do niedawna leżało tu wiele wraków, zostały już jednak wydobyte przez ekipy ratowniczo - holownicze ze Szczecina. Niektóre z nich znajdują się na stoczniach, gdzie się je odbudowuje (np. s/s „Wrocław" — ex „A. O. Müller").

Jeszcze jeden zakręt rzeki i przed dziobem statku otwiera się szeroka przestrzeń Zalewu Szczecińskiego.

*

Zalew Szczeciński przeszedł znów w kanał. Mijamy Police, z dymiącymi kominami fabrycznymi, mijamy Stołczyn z hutą „Szczecin" w której robotnicy uruchomili niedawno drugi wielki piec. Spotykamy statki, wiozące towary na eksport, a przed nami płynie jakiś parowiec z ładunkiem dla Szczecina.

Po 225 latach niewoli Szczecin wrócił wraz z Zachodnim Pomorzem do Polski. Ten prastary słowiański gród powstał u ujścia Odry w połowie pierwszego tysiąclecia po nar. Chr. W swej historii był wraz z całą okolicą niejeden raz świadkiem krwawych bojów, jakie wiodły mieszkające tu plemiona słowiańskie z Niemcami. Niejeden raz widział też drużyny książęce, czy królewskie Bolesława Chrobrego, lub późniejszego Krzywoustego.

Piastowie starali się utrzymać Szczecin i Zachodnie Pomorze pod swymi wpływami, aby uchronić je przed naporem niemczyzny. Powstało więc biskupstwo kołobrzeskie, które odebrało wpływy niemieckie Magdeburgowi.

Niestety, po śmierci Krzywoustego jego następcy zajęci wewnętrznymi sprawami, prowadzący odrębną politykę, nie umieli pozyskać sobie książąt Pomorza Zachodniego, mimo, że ci niejednokrotnie starali się o utrzymanie z nimi łączności, aby się w ten sposób skutecznie opierać ekspansji niemieckiej.

fot. K. Komorowski



Port i miasto rozwijały się bardzo pomyślnie, lecz nie oszczędziły ich burze dziejowe. Po wygaśnięciu dynastii piastowskiej, ziemie te wzięli w swe władanie Brandenburgowie. Przez pewien czas, po odsunięciu się Szczecina i Pomorza Zachodniego od Polski, rościli sobie do nich prawa Duńczycy i Szwedzi. Nieraz pożoga wojenna pozostawiała swe piętno w mieście i porcie. Wreszcie w 1720 roku Szczecin dostał się ostatecznie w ręce niemieckie. Wtedy to rozpoczął się 225 letni okres jego całkowitej germanizacji.

Sam port rozwijał się powoli lecz stale. W końcu XIX wieku był największym z portów bałtyckich, obsługując Berlin, Śląsk i Zachodnie Pomorze. Pozostawał jednak w tyle za intensywnie rozbudowywanymi przez Niemców portami w Hamburgu i Bremie, przez które szła olbrzymia większość handlu niemieckiego. Takim doskonałym przykładem jest choćby wzrost obrotów na przestrzeni 60 lat 1877 — 1937 w Hamburgu z 3 do 25 mil. ton rocznie, w Szczecinie zaś z 2 do zaledwie 8 mil. ton. Niemcy, być może, liczyli się z tym, że ten zagrabiony port nie zawsze pozostanie pod ich panowaniem...

Ostatnia zawierucha wojenna nie oszczędziła portu szczecińskiego. Z 20 km nabrzeży aż 14,5 uległo zniszczeniu. Z istniejących przed wojną 123 dźwigów nie ocalał ani jeden, a z 122 000 m² powierzchni magazynowej, połowa nie istniała, reszta zaś nie nadawała się do użytku.

Setki najróżniejszych wraków; statków, jednostek portowych i rzecznych, konstrukcji dźwigowych i mostowych, promów, dział, czołgów i aut, zalegało wody portowe, uniemożliwiając żeglugę. Wydawało się pierwszym mieszkańcom polskiego Szczecina, że port nie ożyje, że martwota zalegnie jego baseny na długi okres czasu. Stało sie jednak dzięki rządom robotniczo-chłopskim inaczej i, już dziś widać to w życiu Szczecina.

Wchodzimy w tej chwili do portu właściwego, mijając poszczególne nabrzeża. Wszędzie pełno statków. Jedne wyładowują rudę, inne drobnicę czy konie. Dobiega głośny klekot portowych dźwigów, łoskot sypiącego się z chwytaków węgla lub rudy. Chmury burego pyłu i dymu snują się nad nabrzeżami.

Wszędzie panuje niezwykły ruch. Szczecin ożył, nabrał już tempa życia wielkiego portu i rozwija się coraz bardziej. Gdy tak patrzę z pokładu na mijane nabrzeża, przypomina mi się podobny rejs odbyty w 1946 roku. Jakże wtedy było inaczej!

Do uruchomienia żeglugi w porcie można było przystąpić dopiero w pierwszej połowie 1946 roku, po rozminowaniu i oczyszczeniu basenów. Gorączkowe tempo odbudowy, jakie zapanowało nad ziejącą zewsząd pustką i martwotą, pozwoliło na rozpoczęcie normalnej pracy, mimo panujących stale nienormalnych warunków.

Łatano nabrzeża, remontowano i odbudowywano magazyny, stawiano pierwsze dźwigi, wydobywano wraki. W takich niepowszednich warunkach potrafiono przeładować 40 tysięcy ton.

Rok 1947 zapisał się w dziejach portu poważnymi sukcesami. Postawionych zostało 19 nowych dźwigów, wyremontowano i oddano do eksploatacji ponad 50 tysięcy m^2 powierzchni magazynowej, przeładowano już 727 000 ton różnych towarów. Ruszył Odrą eksportowy węgiel. Stanęły też do pracy pogłębiarki, by usuwać zaniedbania niemieckiej gospodarki wojennej i przedwojennej.

Obok tych wszystkich prac, związanych ściśle z usunięciem wojennej spuścizny, rozpoczęto największe portowe roboty budowlane w Europie powojennej: budowę nowego basenu i nowego węzła kolejowego, koniecznego do wypełniania zadań, jakie staną przed portem szczecińskim w najbliższych latach.

Rok 1948 był dla portu szczecińskiego naprawdę rokiem wielkiej próby. Odbudowano bowiem cały szereg obiektów i urządzeń portowych, uruchomiono wielki elewator i stocznię szczecińską, która na razie spełnia jeszcze rolę olbrzymiego warsztatu napraw bieżących dla zawijających statków, ale krzepnie coraz bardziej, rokując jak najlepsze nadzieje. Nie bez znaczenia jest fakt stałego rozwoju wielkiej huty „Szczecin", a także utworzenie w porcie szczecińskim dodatkowej bazy naszego rybołówstwa dalekomorskiego.

Szereg regularnych linii okrętowych połączył port szczeciński przede wszystkim z państwami skandynawskimi, a następnie z portami Europy Zachodniej i pośrednio z portami zamorskimi Azji czy Ameryki.

Rok 1948 to olbrzymi, milowy krok naprzód w życiu i pracy szczecińskiego portu. Najlepszym jego obrazem jest cyfra przeładowanych ton towarów, sięgająca 3,1 miliona ton! Tak oto wygrał Szczecin czteroletnią walkę o należne mu miejsce nie tylko wśród polskich portów, ale i wśród portów Europy.

Zarówno szczecińskie „Dziś" jak i szczecińskie „Jutro", oparła władza ludowa na umiejętnym, rozumnym planowaniu. W życiu portu posiada to olbrzymie znaczenie, stwarzając realną, mocną podstawę pod jego dalszy rozwój.

Szczególnie ważne jest planowanie w dziedzinie przeładunków. Suche cyfry mówią — 4,5 miliona ton w r. 1949. Dopiero gdy się spojrzy na port i jego pracę, cyfra ta zaczyna nabierać realnych kształtów. Szczecin staje się głównym portem załadunkowym polskiego węgla eksportowego, staje się głównym portem wyładunkowym rudy.

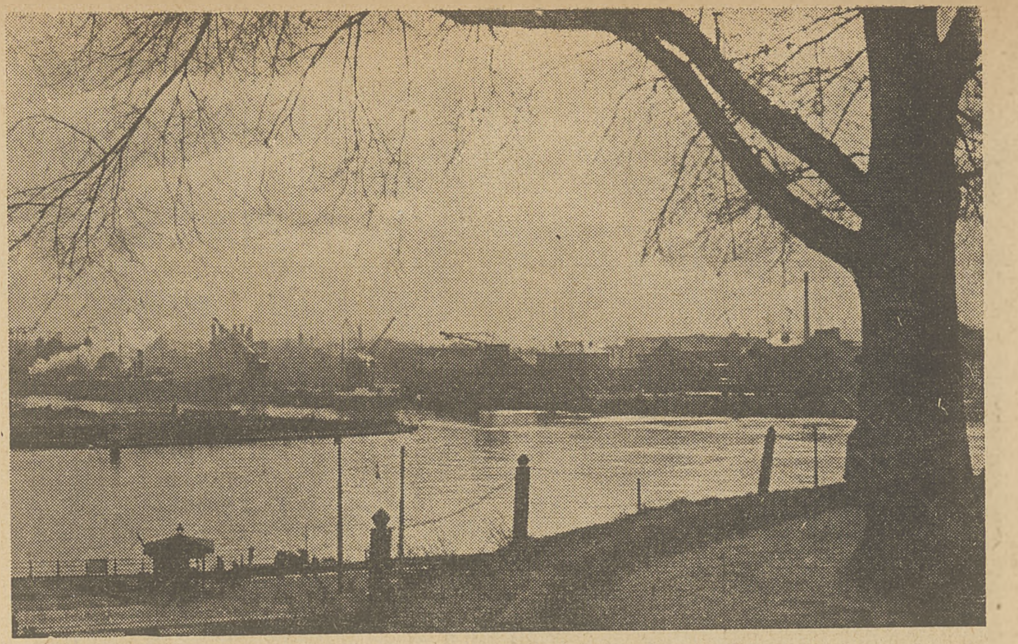
Obok tego, bardzo wielką rolę odgrywa on w coraz poważniejszym tranzycie towarów dla Europy Środkowej, szczególnie zaś Czechosłowacji. Dlatego też rozbudowuje się port centralny, port przeładunków masowych, dlatego buduje się czechosłowacką strefę wolnocłową.

To jednak nie wszystko. Dokonywane inwestycje przeprowadza się przede wszystkim z myślą o przyszłości. Plany polskiej gospodarki narodowej, jej szybki i stały rozwój, stawiają przed Szczecinem poważne zadania, które będą realizowane w ramach opracowywanego szczegółowo planu 6-letniego.

Aby przystosować Szczecin do masowych przeładunków rudy i węgla, trzeba było rozbudować port węglowy i portowy węzeł kolejowy. W roku ubiegłym pracowało tu wiele kafarów, dźwigów budowlanych, pełno było wagoników, używanych przy robotach ziemnych. Terkotały betoniarki, betonujące pale Franki, a szare pogłębiarki ze spokojem wybierały ziemię pod nowe baseny.

Dziś jest to już w olbrzymiej części gotowe. Na na wskroś nowoczesnych nabrzeżach montuje się dźwigi mostowe i portalowe polskiej i czeskiej produkcji, przygotowuje się miejsce pod taśmowce i wywrotnice wagonowe. W połowie 1950 roku nowe baseny rozpoczną normalną pracę przeładunkową.

Podobne tempo prac widać na powstającej stacji kolejowej. Buduje się ją na obszarze ponad 200 ha torfiastej łąki, na którą trzeba było nawieźć 1,2 miliona metrów sześć. ziemi na nasypy. W roku ubiegłym pracowało tu kilka tysięcy ludzi, a 18 pociągów normalnotorowych i 30 wąskotorowych dowoziło ziemię, nierzadko z odległości kilkunastu kilometrów. W połowie bieżącego roku nastąpi uruchomienie tej olbrzymiej stacji kolejowej, której długość torów wynosi kilkadziesiąt km.



Widok ogólny na port szczeciński z Wałów Chrobrego. fot. K. Komorowski

Zbliżamy się do nabrzeża. Z otwartego luku maszynowni dobiega brzęk telegrafu maszynowego, ustaje wibracja kadłuba. Na pokładzie załoga przygotowuje się do cumowania statku. Jesteśmy przy Wałach Chrobrego, w prastarym polskim Szczecinie.

Wrócił on do Macierzy zaniedbany i zniszczony. Lecz już pierwsze lata jego nowego, polskiego życia, rokują mu piękny, niemal żywiołowy rozwój, któremu sprzyja bogate, wysoko uprzemysłowione zaplecze Śląska, łączące się z portem doskonałą i ważną arterią komunikacyjną — Odrą. Sprzyja mu też stały rozwój państw Europy Środkowej z Czechosłowacją na czele których morskie interesy tu właśnie znalazły swe najlepsze, najpewniejsze ujście.

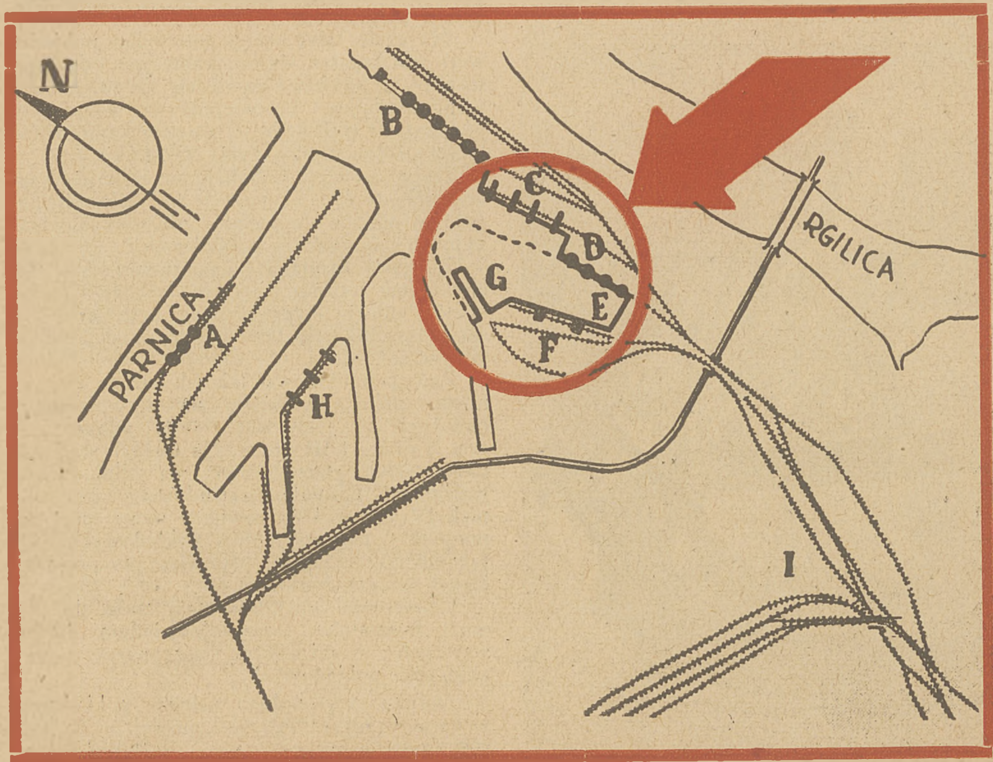
W roku przyszłym będzie on portem, równym Gdyni i Gdańskowi. Po przeprowadzeniu wszystkich zamierzonych i realizowanych już prac nad rozbudową, sięgnie Szczecin za kilka lat po prymat wśród portów bałtyckich, po jedno z czołowych miejsc w Europie.

Za kilka lat polski Szczecin pokaże, że jest nie tylko przodującym portem naszego kraju, lecz zajmie także ważne miejsce wśród portów Europy. Będzie to najlepszym dowodem naszego zwycięstwa na tak ważnym odcinku naszej gospodarki narodowej, jakim jest gospodarka morska Polski.

STANISŁAW WOLIŃSKI

Zespół urządzeń przeładunkowych szczecińskiego Portu Centralnego:

A — nabrzeże Lublinieckie: trzy 7 tonowe dźwigi bramowe; B — nabrz. Katowickie: sześć dźwigów 7 tonowych oraz wywrotnica wagonowa; C — nabrz. Chorzowskie: dwa 15 tonowe i dwa 7 tonowe dźwigi mostowe do rudy wraz z zasobnikami; D — nabrz. Wschodnie nowego basenu: cztery dźwigi 7 tonowe; E — nabrz. Południowe: bez urządzeń przeładunkowych; F — nabrz. Zachodnie: dwie wywrotnice wagonowe; G — pirs z urządzeniem wywrotniczo-taśmowym; H — nabrz. Górnośląskie: trzy dźwigi mostowe 5 tonowe; I — kolejowa stacja rozrządowa. —





W czasie postoju statku w porcie, przymocowany on jest (czyli jak mówią marynarze „przycumowany“) do nabrzeża za pomocą mocnych, grubych lin. Umiejętne obsługiwanie cum — należy też do obowiązków załogi pokładowej. Na zdjęciu u góry: praca przy cumach w czasie dobijania statku do nabrzeża.

ZAŁOGA POKŁADOWA

W poprzednich numerach „Młodego Żeglarza“ mówiliśmy o załodze hotelowo-gospodarczej i maszynowej. Czas już kilka słów poświęcić załodze pokładowej.

Wiemy już jakie zadanie spełnia na statku załoga hotelowa — i jakie — załoga maszynowa. A co należy do obowiązków załogi pokładowej? Krótko mówiąc, załoga pokładowa „prowadzi“ statek, utrzymuje w porządku przyrządy i pomoce nawigacyjne, dba o należyty stan takielunku i o czystość zewnętrzną statku. To członkowie tej załogi wykreślają kurs statku i pilnują, aby „trafil“ on do właściwego portu, stoją przy sterze, obserwują morze celem uniknięcia zderzenia (służba „na oku“) itp. itp.

Statek musi być należycie utrzymany, toteż załoga ma wiele pracy przy wszelkiego rodzaju pracach konserwacyjnych. Na zdjęciu poniżej: marynarze malują komin statku.



W swoich snach o marynarce na pewno widzieliście siebie przy tych czynnościach, o których mówiłem wyżej. Stać przy sterze i „kierować“ statkiem — toż to musi być rozkosz! Walczyć ze złą pogodą, być opalonym „na brąz“ przez słońce i wichury, czuć w ustach smak wody morskiej „Kiedy grot ma dwa refy, a fala pokład zalewa“ — jak mówi piosenka żeglarska — to dopiero służba pełna wrażeń!

Słusznie. Praca na pokładzie może najbardziej urozmaicona, jest jednak ciężka i odpowiedzialna. Od dobrze spełnionego obowiązku przez załogę pokładową — zależy często los statku.

Czuję, że z niecierpliwością czekacie na to, abym Wam powiedział, z kogo składa się załoga pokładowa.

Na czele całej załogi (nie tylko pokładowej) stoi kapitan statku, który jest odpowiedzialny za właściwą nawigację (prowadzenie) i całość statku, bezpieczeństwo pasażerów i ładunku i t. d. Jednym słowem kapitan jest kierownikiem całego życia na statku.

Jasną jest rzeczą, że kapitan nie może sam wykonywać tych czynności; w dziale nawigacyjnym, ma on do pomocy oficerów nawigacyjnych i marynarzy pokładowych.

Zastępcą kapitana i jego najbliższym pomocnikiem (oprócz starszego mechanika) jest starszy oficer, który posiada przeważnie te same kwalifikacje zawodowe — co kapitan statku.

Załoga pokładowa, tak jak załoga maszynowa, pełni swą służbę na trzy zmiany (wachty). Na czele wacht stoją: starszy oficer, II oficer i III oficer. Na dużych statkach pasażerskich, starszy oficer nie pełni służby wachtowej, natomiast zatrudniony jest na nich IV oficer. Oficerowie ci mogą mięć do pomocy t. zw. asystentów pokładowych np.: (absolwentów Szkoły Morskiej, nie posiadających jeszcze dyplomu).

Oficerowie wachtowi mają znów do pomocy bosmanów, oraz odpowiednią liczbę starszych i młodszych marynarzy, oraz chłopców pokładowych.

Dobrze wyszkolona załoga pokładowa, wsparta pracą załogi maszynowej — zapewnia sprawne wykonywanie wszelkich manewrów, oraz bezpieczeństwo i należyte utrzymanie statku, powierzonego jej opiece.

W służbie nawigacyjnej są następujące stopnie oficerskie:

1) porucznik żeglugi przybrzeżnej,
2) porucznik żeglugi małej,
3) porucznik żeglugi wielkiej,
4) kapitan żeglugi małej,
5) kapitan żeglugi wielkiej,

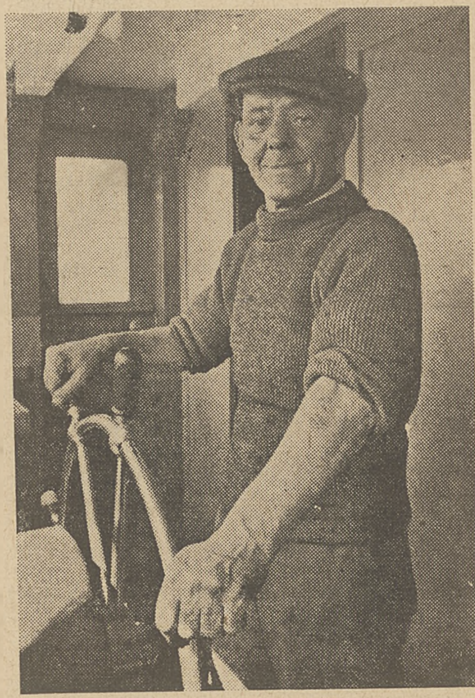
oraz następujące funkcje służbowe:

1) kapitan czyli kierownik statku,
2) starszy oficer — zast. kierown. statku,
3) II oficer — pomocnik kierown. statku,
4) III oficer — pomocnik kierown. statku,
5) IV oficer — pomocnik kierown. statku (na statkach pasażerskich),
6) asystent.

W służbie pokładowej są następujące stopnie służbowe: chłopiec, starszy chłopiec, młodszy marynarz, starszy marynarz, cieśla okrętowy (rzemieślnik), bosman. —

Do załogi pokładowej należą także radiooficerowie. Na większych statkach jest ich kilku i pełnią na zmianę służbę przez całą dobę, na mniejszych — tylko jeden, obowiązany do nasłuchu przez 8 godz. na dobę w określonych z góry godzinach.

Radio-oficerem może zostać każdy, kto posiada ukończone liceum telekomunikacyjne (znajdujące się w W-wie przy Ministerstwie Poczty) lub też uzyskał dyplom radiotelegrafisty w wojsku lub mar. wojennej. Wykwalifikowani radiotelegrafiści doszkalani są w zakresie radiotelegrafii morskiej na kursach organizowanych przy Państwowej Szkole Morskiej. —



Jedna z ważnych czynności, wykonywanych przez załogę pokładową, jest sterowanie. Służba „na sterze“ wymaga dużego doświadczenia i — sumienności. Na zdjęciu: sternik przy kole sterowym.

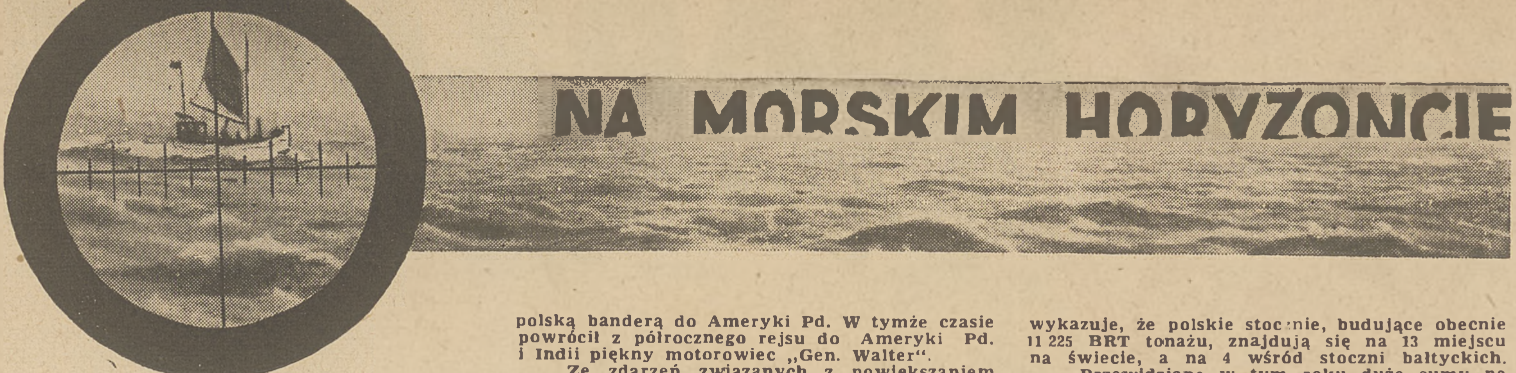
SZKOLENIE ZAŁÓG POKŁADOWYCH

W artykule o załodze pokładowej powiedziano, że dobrze wyszkolona załoga zapewnia sprawne wykonywanie manewrów, należytą nawigację — i dobrą konserwację statku — a więc dłuższe jego eksploatowanie.

Nasuwa się pytanie: gdzie szkoli się przyszłych członków załóg pokładowych.

Szkolenie marynarzy dla Polskiej Marynarki Handlowej, odbywa się w Szkole Jungów Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, a szkolenie oficerów nawigacyjnych — w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie. Szczegóły o obu szkołach zawiera informator, dołączony do Nr 4 „Młodego Żeglarza“.

B.



NA MORSKIM HORYZONCIE

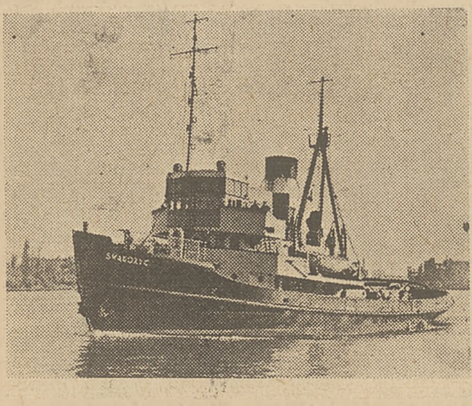
ŻYCIE PORTÓW.

Obroty polskich portów wynosiły w kwietniu w/g tymczasowych obliczeń 1417 tys. ton, z czego Gdańsk/Gdynia przeładowały 985 tys., Szczecin 392 tys., Ustka 19 tys., Kołobrzeg 14 tys. i Darłowo 7 tys. ton. 78 proc. przeładunku (1094 tys. ton) stanowił węgiel.

Od początku roku 1949 trzy duże porty odwiedziło około 3 500 statków, z czego najwięcej, bo 1 300 wpłynęło do Szczecina, 1 200 — do Gdyni i 1 000 — do Gdańska.

Jednym z nich, chyba najbardziej oczekiwanym jest przybyła w kwietniu do Szczecina nasza największa pogłębiarka „Inż. Wenda". Ta nowoczesna jednostka o wyporności 8 000 ton, długości 103 m, mocy maszyn 2 000 KM została zakupiona w Anglii i wyremontowana w Holandii. Po zakończeniu reszty prac remontowych w kraju rozpocznie pracę przy pogłębianiu naszych portów. Zdolna jest wyssać z dna w ciągu doby 10 000 m³ mułu, który może albo przerzucać rurami na odległe miejsce, albo zabierać na siebie w porcjach po 2 000 ton i wywozić na głębsze miejsca przy pomocy własnego napędu.

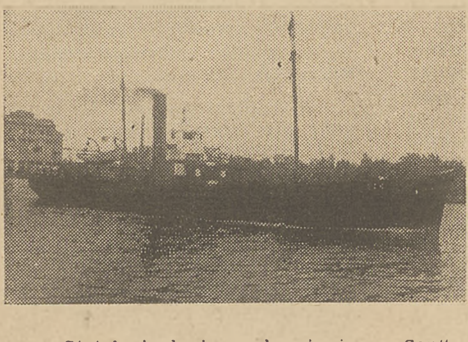
Z prac wykonywanych w kwietniu, zmierzających do usprawnienia naszych portów, wymienić trzeba: rozpoczęcie montowania silników elektrycznych na nowych dźwigach w nowym basenie węglowym w Szczecinie i rozpoczęcie prac nad utworzeniem w Świnoujściu dużej stacji bunkrowej do zaopatrywania statków w węgiel.



Holownik — lodołamacz „Swarożyc" — największa polska jednostka tego typu.

STATKI I ŻEGLUGA.

Kwiecień stał pod znakiem rozwoju współzawodnictwa pracy na statkach PMH oraz intensywnej akcji oszczędnościowej. Przyczyni się to do dalszego usprawnienia naszej żeglugi, która i tak może poszczycić się sukcesem wykonania w 124 proc. planu przewozów w I kwartale. Statki polskie przewiozły w tym czasie ogółem 340 tys. ton ładunku i 5 000 pasażerów.

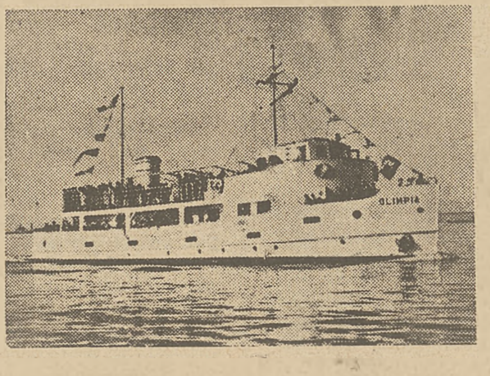


Statek żeglugi przybrzeżnej — „San".

30 IV. otwarta została nowa linia do Helsinek. Obsługiwać ją będzie s/s „Śląsk" zastąpiony na dotychczasowej trasie do Antwerpii przez m/s „Warmia". W początkach maja m/s „Warta" wyruszył w swój pierwszy rejs pod polską banderą do Ameryki Pd. W tymże czasie powrócił z półrocznego rejsu do Ameryki Pd. i Indii piękny motorowiec „Gen. Walter".

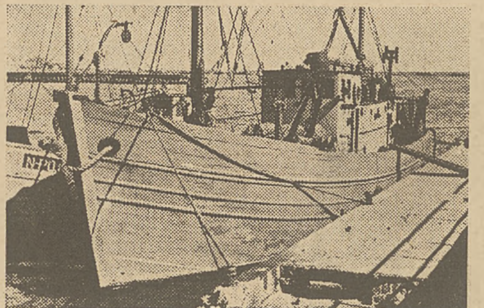
Ze zdarzeń związanych z powiększaniem naszej floty wspomnieć trzeba o przygotowaniu wyprawy ratunkowej na wielkim holowniku „Swarożyc" w celu podniesienia zatopionego „Lecha" oraz „Warszawy II" o której wspominaliśmy w n-rze 1/2 M. Ż. W połowie maja wyjechała załoga po odbiór nowego statku „Puck", wybudowanego w Anglii (patrz dane w n-rze 3 M. Ż.). W remoncie znajduje się wydobyty niedawno z dna wrak parowca „Rose" obecnie „Kosko" (na pamiątkę zasłużonego dyrektora PSM, poległego w 1939 r.). Statek ten został wydobyty i jest remontowany przez spółdzielnię pracy marynarzy.

Flota GAL powiększyła się o nową jednostkę wyremontowaną w roku zeszłym przez przedsiębiorstwo żeglugi przybrzeżnej „Gryf" m/s „Narew" (218 BRT). Fakt ten jest związany z reorganizacją żeglugi przybrzeżnej. Na miejsce dotychczasowego „Gryfu" powstały dwa państwowe przedsiębiorstwa żeglugi przybrzeżnej w Gdańsku i Szczecinie, które już rozpoczęły działalność. GAL przejął też pod opiekę największy statek „Gryfu" s/s „Beniowski". Państwowa Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku uruchomiła z dniem 1. V. linię z Gdyni na Hel obsługiwaną przez świeżo wyremontowany motorowiec „Olimpia", zabierający 380 pasażerów (dług. 33 m, szer. 6 m, zanurzenie 2 m, motor 300 KM, 8 ludzi załogi).



Nasza najnowsza i najnowocześniejsza jednostka żeglugi przybrzeżnej — „Olimpia".

Na Zalewie Szczecińskim uruchomiona została pierwsza linia towarowa obsługiwana przez parowiec rzeczny „San". Statek ten wyrusza co dzień z rana ze Szczecina i odwiedza wszystkie ważniejsze miejscowości, osady rybackie nad Odrą i Zalewem płynąc do Świnoujścia, skąd tegoż dnia wraca z powrotem do Szczecina Głównym jego zadaniem jest zwożenie ryb do Centrali Rybnej w Szczecinie oraz codzienne zaopatrywanie rybaków w lód, produkowany w chłodni szczecińskiej, a potrzebny do przechowywania ryby. Poza tym zaopatrywać będzie rybaków w ropę do silników kutrowych.

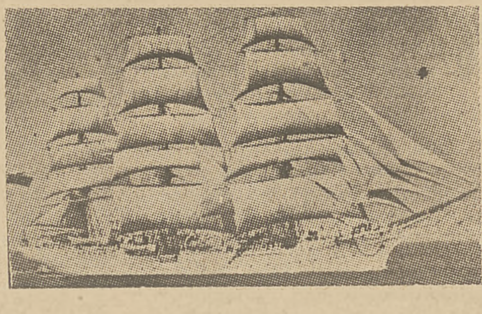


Statek badawczy rybołówstwa — „Michał Siedlecki".

STOCZNIE.

O doniosłym wydarzeniu stoczniowym: spuszczeniu na wodę 4 rudowęglowca „1 Maja" — piszemy w innym miejscu. Drugim sukcesem stoczni było zakończenie odbudowy m/s „Warta". Są to dowody sprawności naszego najmłodszego przemysłu morskiego, który zdobywa uznanie na świecie. Świeżo ogłoszona statystyka światowego budownictwa okrętowego wykazuje, że polskie stocznie, budujące obecnie 11 225 BRT tonażu, znajdują się na 13 miejscu na świecie, a na 4 wśród stoczni bałtyckich.

Przewidziane w tym roku duże sumy na rozbudowę Stoczni Szczecińskiej, pozwolą przekształcić się tej placówce ze stoczni remontowej, na stocznię produkującą nowe statki.



Statek szkolny „Dar Pomorza" — pod pełnymi żaglami.

RYBACTWO.

Z powodu sztormów połowy w kwietniu były mniejsze niż w poprzednim miesiącu i wynosiły 6900 ton Kwiecień przyniósł kilka wydarzeń w dziedzinie organizacyjnej rybactwa morskiego. Utworzone zostały komisje społeczne, które opracowały plany połowów dla poszczególnych kutrów, za przekroczenie których rybacy będą premiowani. Odbyła się naukowa narada w sprawie połowów dorsza, stanowiącego podstawę rybołówstwa polskiego. Badawczy statek Morskiego Instytutu Rybackiego udał się na 2 — tygodniowe połowy próbne na Zachodnim Bałtyku, celem wybrania łowisk dla przedsiębiorstwa połowowego „Barka", bazującego w portach Pomorza Zachodniego.



Dźwig pływający przenosi wyremontowane i odświeżone jachty z lądu na wodę.

KADRY MORSKIE

Państwowy statek szkolny „Dar Pomorza" zakończył ćwiczenia z uczniami Szkoły Jungów. W drugiej połowie kwietnia VII turnus w liczbie około 110 uczniów odbył krótkie pływanie na pobliskich wodach Bałtyku bez zachodzenia do obcych portów, ćwicząc się w obsłudze żagli i sterowaniu. W pierwszej połowie maja statek przyjął 143 uczniów VI turnusu Szkoły Jungów, i popłynął z nimi do szwedzkiego portu Karlshamn celem odmagnetyzowania kadłuba. W dniu 12. V. statek pod pełnymi żaglami powrócił do Gdyni. Z kolei przyjmie na pokład uczniów wydz. nawigacyjnego Państwowej Szkoły Morskiej, którzy odbędą dłuższą, paromiesięczną podróż szkolną.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Państwowa Żegluga na Odrze planuje w r. 1949 przewiezienie ogółem 700 tys. ton towarów, z czego w dół rzeki 330 tys. ton węgla do Szczecina, 60 tys. ton cementu i 40 tys. ton żwiru do celów budowlanych. W górę rzeki popłyną transporty rudy żelaznej (100 tys. ton dla Czechosłowacji i 100 tys. ton dla hutnictwa krajowego) oraz 6 tys. ton kopalniaków.

W roku ubiegłym przewozy odrzańskie osiągnęły 400 tys. ton.

Do wzrostu przewozów przyczynia się modernizacja flotylli odrzańskiej. W początkach maja przybyły do Wrocławia 2 holowniki z serii 22 budowanych w Holandii: ogromny o sile 500 KM „Jarowid" i o połowę słabszy „Światopełk". Przekroje tych holowników podajemy na str. 6 i 7 „M. Ż.". Oczekiwać należy przybycia partiami pozostałych 20 jednostek obu typów.



ZDARZENIE z kompasem

Wieczorami w kabinie dowódcy motorowca rozmawiano zazwyczaj o ciekawych i niecodziennych wydarzeniach nawigacyjnych.

Tym razem kapitan statku — Sawczuk — opowiadał o wypadku, jaki zdarzył mu się podczas ostatniej wojny, u brzegów północnej Norwegii..

Ścigacz, na którym był komendantem, wracał z patrolu. Noc była jasna i groziło wykrycie przez nieprzyjacielskie samoloty krążące zazwyczaj w tym rejonie. Dlatego też Sawczuk prowadził okręt przy samym brzegu, chowając się w jego cieniu.

Brzeg był mroczny i pusty. Na ośnieżonych, skalistych zboczach, jak złowieszcze czarne pnie — sterczały opalone kominy. To było wszystko, co Niemcy zostawili z własnej bazy.

Jeszcze nie tak dawno, pod konwojem patrolowców i trałowców, odchodziły stąd liczne transporty. Z pośpiechem wywożono na Zachód bogactwa północnej Norwegii: zapasy dorsza, rudy żelaznej i masztowej sosny.

Teraz była tu „strefa pustynna". Niemcy odstępując, spiłowali nawet słupy telegraficzne. Nie gardzili i drutem kolczastym. Drut kolczasty uwieńczył długi wykaz zagrabionego mienia.

Minięto szczątki portu. Obok powalonych na bok masztów niemieckiego transportowca zmieniono kurs. Ścigacz począł oddalać się od brzegów — kierując się wprost na własną bazę.

Przed dziobem zapłonęła zwycięsko zorza polarna. Z początku był to lekki muślin czarodziejskiego, tęczowego rozkwitu. Fałdy jego kołysały się jakby targane niewidzialnym wiatrem. Kolory stawały się coraz jaskrawsze, bardziej plastyczne, zakrywając prawie trzecią część nieba. Stopniowc zorza ciężała jakby i twardniała. Niebo stało się podobne do sklepienia pieczary, z którego zwieszają się stalaktyty. Sznur różnokolorowych łuków świetlnych iskrzył się na tym tle — uwydatniając tajemniczość ciemniejącej w dali linii horyzontu.

Wtem z dziobu Sawczuk usłyszał ostrzegawczy okrzyk:

— Kamienie! Z prawej burty kamienie!

Błysnęła wyraźnie biała fala przyboju, przybliżając się z zastraszającą szybkością.

Sawczuk szarpnął pośpiesznie rączkę telegrafu maszynowego. Za późno!

— Rums!

... Przed dziobem zapłonęła zwycięsko zorza polarna ...



Niewidzialna siła rzuciła ścigaczem z taką mocą, że komendant ledwo utrzymał się na nogach.

Wpakowali się na łańcuch kamieni u cypla przylądka. Szczerzyły one swe drapieżne, ostre zęby, tuż tuż przy burcie. Ale przecież według obliczeń, powinny były zostać daleko w prawo od kursu!

Sawczuk zbadał uszkodzenie. Na szczęście kamień, na który wpadli zanurzony był w wodzie. Kadłub ześlizgnął się po nim nie rozpruwając dna. Śruba jednak była złamana.

Do domu dowlekli się dopiero nad ranem, klnąc zorzę polarną na czym świat stoi.

Żaden z marynarzy nie wątpił, że na kamienie zwiodła ich zorza. Z dawnych czasów zachowało się przysłowie, iż „kompas głupieje podczas północnej zorzy". Niewidoczne tchnienie odchyliło prawdopodobnie tarczę kompasu magnetycznego i zwiodło ścigacz w bok od szlaku, na kamienie.

Nie zdążono we flotylli wyczerpać w rozmowach tego tematu, kiedy Sawczuk znów miał awarię i to w tym samym miejscu.

Tym razem nie było zorzy. Nie było żadnych efektów na niebie. Był dzień i mgła nad morzem. Jakim cudem znalazł się Sawczuk dokładnie w tym samym miejscu, przy przeklętym cyplu? Obliczał przecież że powinien być zupełnie gdzie indziej.

Awaria i to w dodatku powtórna — nie często się zdarza. Na dobitek winowajcą okazał się doświadczony oficer, służący dotąd za przykład dla innych.

Wróciwszy do bazy Sawczuk zamyślił się nad okolicznościami wypadku. Mgliste światło lampki naftowej oświetlało ziemiankę. Nie miał siły wstać, aby poprawić knot. Podniecenie, wywołane awarią i ratowaniem tonącego ścigacza ustąpiło zmęczeniu, które ciągnęło go do poduszki. Sen jednak nie nadchodził. Zaczął roztrząsać wydarzenia dnia.

Wiedział, że cała flotylla — od dowódcy do ostatniego marynarza — przeżywa jego niepowodzenie. Ale Sawczuk nie czuł się winnym!

Jednakże jeżeli nie on jest winnym — to w takim razie kto? Sternik? Przecież stał przy nim przez cały czas. W takim razie — kompas?

Najprawdopodobniej — kompas magnetyczny.

Co jednak mogło wpłynąć na zachowanie się kompasu?

Zorzę północną trzeba wykluczyć jako dowód.

Czy czasem nie przesunął się któryś z kawałków żelaza kompensacyjnego, służącego do zanulowania dewiacji? Nie — kompas był sprawdzony. Sawczuk — wychodząc w morze — oznaczył poprawkę.

Być może, że w kieszeniach miał coś takiego, co mogłoby zwiększyć dewiację: nóż, klucze, łańcuszek? Przypominając sobie to wszystko, Sawczuk począł bezmyślnie szukać po kieszeniach. Nie było w nich nic metalowego.

Czy czasem podczas rejsu nie nachylił się w czapce nad kompasem, chcąc oznaczyć jakiś peleng? Stalowy szkielet wewnątrz czapki marynarskiej może wywołać niewielkie odchylenie się tarczy kompasu. Wpływ ten jest oczywiście jedynie chwilowy. Nie ma nawet o czym mówić.

Jasnym jest, że przyczyna awarii znajduje się gdzieś poza ścigaczem. Niedarmo Sawczuk posadził swoją jednostkę dwa razy na kamieniach, w tym samym miejscu. A może miejsce to jest zaklęte? Może tam diabeł rządzi? A może po prostu — Niemiec?

Czy przypadkiem nie ma tam pól minowych? Kompasy często kłamią na polach minowych.

Tak, ale nie w takim stopniu!

A jeżeli jest to rejon magnetycznych anomalii — nie znany do tej pory i nie oznaczony na mapach? Wielu odkryć geograficznych dokonywano tak niechcący, przypadkiem. W takim wyjaśnieniu było nawet coś romantycznego. To się dopiero zakrzątają hydrogeografowie na wieść o nowych nieznanych dotąd polach zaburzeń magnetycznych.

Ale dlaczego do tej pory nikt nie odkrył owych anomalii? Miejsca te są bardzo uczęszczane. To nie jest przecież jakaś polarna głusza, tylko ożywiony szlak żeglugowy.

Zupełnie już fantastyczne domysły poczęły Sawczukowi przychodzić do głowy. Zaczęły mu się śnić jakieś tajemnicze magnetyczne pułapki, pozastawiane przez Niemców na drodze od portu do przylądka. Czy nie wynaleziono przypadkiem nowego sposobu walki z okręta-

mi? Może Niemcy przy pomocy tego sposobu zmienili pole magnetyczne wokół swojej bazy?

Sawczuk mógł popełnić mimowolny błąd mijając wejście do portu, potem błąd ten narastał, zejście z kursu zwiększało się i w efekcie ścigacz znalazł się na kamieniach.

Cicho było w ziemiance. Knot potrzaskiwał w lampie, po suficie tańczyły fantastyczne cienie podobne do olbrzymich łap. Dziwaczne skojarzenie nasunęło na myśl Sawczukowi, że Niemcy schowali na dnie coś w rodzaju magnetycznego potwora — ośmiornicy, który gnieżdżąc się w szczelinach skał wyciąga w górę swe drapieżne, kosmate macki.

Sawczuk wstrząsnął się i mocno potarł czoło odpychając koszmar. Nie — tak nie należy

przy burcie i potem zaraz skręcał na pełne morze.

W myśli zaświtało rozwiązanie. Wszystko zło mogło tkwić właśnie w tym zatopionym transportowcu. W jego ładowniach mogło kryć się coś w rodzaju ośmiornicy wyciągającej na powierzchnię drapieżne ramiona. Potwór był wybredny — jedynie do wrażliwej tarczy kompasowej przysysał swe macki.

Rozwiązanie było jeszcze niewyraźne, niczym smużka zjawiająca się na horyzoncie przy końcu nocy polarnej. Ale stopniowo robi się coraz jaśniej wokoło, coraz wyraźniejsze stają się kontury przedmiotów. Coraz wyraźniej kładzie się różowy cień na biel śniegu. I oto na koniec, nad Północą, która w przeciągu długich zimowych miesięcy pogrążona była w mroku — wschodzi jaśniejący i radosny ranek.



...Był to zatopiony obok portu transportowiec niemiecki...

myśleć. Spróbujmy odtworzyć dokładnie cały rejs, w ścisłej kolejności. Dzień... Jaki był dzień? Szary jak zwykle w październiku. Białe kosmyki mgły słały się nisko nad wodą. Ścigacz przybliżał się do zrujnowanego przez Niemców portu,

W okularze lornetki Sawczuk rozróżnił już czerniejące pale spalonych pomostów, gdy nagle ujrzał we mgle widmo statku. Był to zatopiony obok portu transportowiec niemiecki. Nie tak dawno zniszczyły go tam radzieckie ścigacze. Pochylone maszty oraz fragmenty nadbudówki śródokręcia sterczały z wody. Fale z szumem przewalały się poprzez szczątki. Wąski promień słoneczny przebił obłoki i oświetlił maszty. Koło tego wraku przechodził Sawczuk i pierwszym razem. Mijał go burta

Rano Sawczuk złożył raport dowódcy flotylli. Zaraz też do zatopionego niemieckiego transportowca posłano nurków.

Rozwiązanie tkwiło w ładunku, znajdującym się pod pokładem. Nurkowie rzeczywiście znaleźli to co przewidywał w swym raporcie Sawczuk: najcenniejsze z bogactw północnej Norwegii — tak ogromnie przez Niemców pożądaną rudę żelazną.

Zatopiony przez ścigacze transportowiec naładowany był rudą. To ona wpływała na tarczę kompasu magnetycznego odchylając ją i powodując zejście ścigacza w bok od farwateru, na kamienie.

Ł. PŁATOW

(Morskoj Fłot nr 22/49)

Odpowiedzi Redakcji

Ryszard Nowosad, Słupsk. O informacje w sprawie warunków przyjęcia zwróćcie się bezpośrednio do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego, Sopot, ul. Czerwonej Armii 101 wzgl. do Akademii Handlowej, Szczecin, ul. Mickiewicza 66.

Stanisław Żołyniak, Łuków. Przewidujemy, iż w przyszłości „Młody Żeglarz" stanie się dwutygodnikiem. Aby to nastąpiło musi mieć jednak znacznie więcej prenumeratorów niż obecnie. Marynarze z floty handlowej nie noszą mundurów. Pracują w kombinezonach, a na ląd schodzą w cywilnych ubraniach. Jedynie na dużych statkach pasażerskich (np. na „Batorym") — załoga pokładowa nosi mundury podczas służby. Wynagrodzenie otrzymują marynarze miesięcznie. Do pensji dochodzi zazwyczaj pewna zależna od rejsów kwota na wydatki osobiste zagranicą — płatna w dolarach. Planowane jest otwarcie polskiej linii żeglugowej do portów indyjskich, a w dalszej przyszłości — do portów Dalekiego Wschodu. Natomiast do Australii statki nasze nie docierają. Do portów Afryki Południowej jednostki polskie od czasu do czasu zawijają (np. niedawno „Gen. Walter" w drodze z Ameryki Południowej do Indii — brał ropę w Durbanie). Pozdrowienia.

Juliusz Szpojanowski, Kłodzko oraz Rudolf Hurko, Parczew. Zwróćcie się do znanego konstruktora jachtów, motorówek i kajaków — M. Plucińskiego, Gdynia, Sienkiewicza 25.

Henryk Koźma, Gdańsk. Życzenie Wasze zanotowaliśmy i postaramy się spełnić je jak najszybciej.

Stefan Milc, Gliwice. Z reklamacją w sprawie nieotrzymywania „Młodego Żeglarza" zwróćcie się do Centralnego Kolportażu, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

Jerzy Mazik, Brzeg. Książka „Vademecum Żeglarza" Stępienia — wydana była przed wojną i obecnie można ją nabyć wyłącznie antykwarycznie i to przy dużej dozie szczęścia. Encyklopedia Morska w języku polskim — nie istnieje. Na temat marynarki wojennej wydanych było przed wojną kilka broszur i książek — po wojnie wydawnictwo tego rodzaju jeszcze się na półkach księgarskich nie ukazało. Dużo ciekawych informacji i artykułów na temat zadań, taktyki, rodzajów okrętów wojennych itp. — zawierają natomiast zeszyty kwartalnika Marynarki Wojennej „Przegląd Morski" (adres administracji: Gdynia, ul. Waszyngtona 44).

Stanisław Gąsior, Kąty. Przeczytajcie odpowiedź J. Szpojanowskiemu z Kłodzka.

Jerzy Rembek, Ostrów-Mazowiecki. W szkole Jungów wykładana jest sygnalizacja m. in. Semafor. Niemniej szczególnie ten ostatni rodzaj sygnalizacji traci w marynarce handlowej coraz bardziej na znaczeniu wobec wspaniałego rozwoju radia i radiotelefonu. W marynarce wojennej istnieje specjalność ster-sygnalistów (patrz reportaż ze Szkoły Specjalistów Morskich w poprzednim n-rze „Młodego Żeglarza"), którzy obowiązani są m. in. do doskonałej znajomości Semafora. Wykaz książek morskich jakie ukazały się po wojnie na rynku księgarskim, podawany był kilkakrotnie w „Żeglarzu" (nr. nr. 5 (11), 8—9 (14—15). Zamierzamy również w jednym z najbliższych n-rów „Młodego Żeglarza" wznowić ten dział i podać Czytelnikom do wiadomości wykaz ostatnich nowości morskich. A zatem trochę cierpliwości, Kolego. Na pytanie dotyczące Marynarki Wojennej nie możemy odpowiedzieć Wam — ze względu na tajemnicę wojskową. Wszystkie statki handlowe już dawno pozbyły się uzbrojenia przeciw-lotniczego zainstalowanego na nich podczas wojny. Skasowane zostały również używane podczas wojny tratwy ratunkowe, zabezpieczenia mostków itp.

Bronisław Planeta, Jugów. Zwróćcie się do Centralnego Kolportażu — Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

Józef Biernacki, Wolbrom. Szkoła tego typu o jaki Wam chodzi — nie istnieje. Jej rolę spełniają koła Przysposobienia Marynarskiego, „Służby Polsce", poprzez które można kandydować do szkół Marynarki Wojennej, Marynarki Handlowej oraz Rybołówstwa Morskiego. Warunki przyjęcia do tych szkół zawierała wkładka zamieszczona w poprzednim n-rze „Młodego Żeglarza".

Eugeniusz Grygier, Gdańsk. Do Szkoły Jungów można kandydować mając ukończone jedynie 7 klas szkoły podstawowej. Niech Wam się jednak nie zdaje, iż w PCWM nie trzeba się uczyć. Marynarz musi wiele umieć i jeśli Wam nauka rzeczywiście bardzo ciężko idzie — to szkoda nawet próbować.

Edmund Paszak, Lipinki. Egzamin wstępny do Szkoły Jungów, nie jest niczym skomplikowanym i nie wymaga żadnych przygotowań. Należy jedynie **dobrze** umieć to co zawiera program siedmiu wzgl. dziewięciu klas szkoły podstawowej. Mechanicy okrętowi nie mają prawa do tytułu inżyniera, chyba że ukończą dodatkowo jakąś wyższą uczelnię. Plany modeli statków podajemy prawie w każdym n-rze „Młodego Żeglarza". W jednym z następnych n-rów będzie zamieszczony model „Batorego", a także model „Czecha". Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Roman Dziekan, Grudziądz. Roczna prenumerata „Młodego Żeglarza" wynosi 360 zł. Należy je wpłacać na konto PKO I-8668.

Piotr Milewski, Lublin. Nie istnieją kutry 6 m długości. Tej wielkości są jedynie łodzie i motorówki rybackie. W sprawie kupna zwróćcie się do Zarządu Stoczni Rybackich, Gdynia, ul. Hryniewickiego 2.

Aleksander Ruszek, Katowice. Miesięcznik „Młodzież Morska" ukazywał się od 1945 roku, zaś miesięcznik „Żeglarz" od 1946. Połączyły się one z początkiem 1949 r. w jedno pismo — „Młody Żeglarz" — i oczywiście same już nie wychodzą. Stare numery „Żeglarza" można zakupić w PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, zaś „Młodzieży Morskiej" w Centralnym Kolportażu, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

Czytelnik z Gniezna. Uczelnia o którą Wam chodzi to Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej. Warunki przyjęcia zawiera wkładka w poprzednim n-rze „Mł. Żeglarza". Po ukończeniu tej szkoły musielibyście naturalnie specjalizować się dalej i ewentualnie ukończyć jakąś wyższą uczelnię wojenno-morską zagranicą.

Kazimierz Tobiasiewicz, Andrychów. Jeśli rzeczywiście znacie angielski i jesteście dobrym fachowcem — fryzjerem, zwróćcie się z ofertą do Biura Angażowania Załóg, Gdynia ul. Chrzanowskiego. Pamiętajcie jednak, że statków pasażerskich mamy trzy a amatorów pływania jest bardzo dużo. Zatem nie rozczarujcie się jeśli dostaniecie odmowną odpowiedź

Ireneusz Wójcik, Gnaszyn. Plany modelu „Batorego" umieścimy w jednym z najbliższych n-rów „Mł. Żeglarza", natomiast umieszczenia planów modelu „Świętego Jerzego" — jak na razie, nie przewidujemy. Jeden z przyjaciół redakcji zrobił piękny model „Św. Jerzego" na podstawie rysunków zamieszczonych niegdyś w n-rze 10-tym „Marynarza Polskiego" (rocznik 1946). Może i Wy popróbujecie tej drogi? Jeśli chodzi o literaturę dotyczącą modelarstwa okrętowego, to poza broszurą „Modelarstwo szkutnicze cz. I", inż. Czarnieckiego, (Poznań 1946 wyd. Lig. Morska), nic się po wojnie nie ukazało. Pozdrowienia.

SŁOWNICZEK TERMINOLOGII MORSKIEJ

użytej w treści numeru

ANOMALIE MAGNETYCZNE — duże złoża rudy magnetycznej w niektórych miejscach dna morskiego wywołują na statkach przepływających w pobliżu, anormalne skoki igieł kompasowych. Tereny te określa się na mapach jako miejsca anomalii magnetycznych.

AWARIA — uszkodzenie statku.

DESANT — wysadzenie sił zbrojnych na obszarze opanowanym przez przeciwnika drogą morską lub powietrzną.

FARWATER — oznakowana bojami droga dla statków przez mielizny lub pola minowe (tor wodny).

KATAPULTA — platforma długości ok. 20—30 m, służąca na okrętach do wyrzucania w powietrze samolotów. Urządzenie to ma na celu skrócić na okręcie — z powodu braku miejsca — start samolotów do minimum.

KOMPAS MAGNETYCZNY — kompas, którego działanie polega na właściwości igły magnetycznej ustawiania się w linii południka magnetycznego.

KONŻUGATOR — precyzyjny aparat artyleryjski na okręcie wojennym zgrywający pomiary jak: odległość, siła wiatru, szybkość własna itp. i podający do wież działowych gotowy kierunek i kąt nachylenia luf.

POLE MAGNETYCZNE — ziemia stanowi duży magnes, którego bieguny znajdują się w pobliżu biegunów geograficznych. Między biegunami na całej kuli ziemskiej wytwarza się układ sił zwanych polem magnetycznym, powodujących ustawianie się igły magnetycznej w linii łączącej północny i południowy biegun magnetyczny (tzw. południk magnet.).

PELENG — namiar — kierunek linii łączącej obserwatora i przedmiot obserwowany. określony w stopniach za pomocą kompasu.

RAIDER — okręt wojenny lub specjalnie przebudowany i uzbrojony statek handlowy, służący w czasie wojny do niszczenia floty handlowej przeciwnika na morzach położonych daleko od terenu walki.

RADAR — aparat pozwalający widzieć na ekranie zarysy obiektów znajdujących się naokoło statku, określić ich kierunek i odległość, niezależnie od widzialności (np. w czasie mgły lub w nocy).

REF — od słowa „refować", „brać refy" czyli zmniejszać powierzchnię żagli — oznacza miarę zarefowania żagla. N. p. wziąć 1 lub 2 refy znaczy owinąć 1 lub 2 razy żagiel naokoło dolnego drzewca (bomu), względnie jeżeli refujemy krótkimi linkami tzw. refcejzingami — zmniejszyć powierzchnię żagla o 1, 2 lub 3 pasy (refy) równoległe do bomu.

REJA — drzewce, na którym rozpina się żagiel, umieszczone symetrycznie (poziomo) na maszcie, w poprzek osi wzdłużnej statku.

REFIT — zaopatrzenie statku w żywność, paliwo itp.

WYPORNOŚĆ — miara wielkości jednostki pływającej określana wagą wypartej przez nią wody. co w myśl prawa Archimedesa równa się wadze własnej statku wzgl. okrętu. Wyporność oblicza się w tonach wagowych.

WANTY — liny stalowe, napinane ściągaczami, podtrzymujące maszty statku z lewej i prawej burty. Są zatem lewe i prawe wanty.

TRAMP — statek pływający w żegludze nieregularnej, nie mający wyznaczonej trasy. O kierunku drogi decyduje port przeznaczenia ładunku wiezionego przez statek. Przeciwieństwem trampa jest statek linii regularnej.

ŻYROKOMPAS — (kompas bąkowy) — kompas, którego główną częścią konstrukcyjną jest szybko wirujący bąk, mający tendencję ustawiania się osią równolegle do osi ziemskiej. Najważniejszą jego zaletą jest to, że nie podlega anomaliom magnetycznym.

ŻELAZO KOMPENSACYJNE — kule kompensacyjne — dwie kule z miękkiego żelaza umieszczone z boków kompasu, które mają na celu zmniejszyć odchylenia igły kompasowej wywołane żelazem znajdującym się na statku. Poza kulami kompensacyjnymi, używa się jeszcze magnesów kompensacyjnych.

Wydaje: Komenda Główna P. O. „Służba Polsce" przy współudziale PCWM, Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej. Redaguje: Zespół Redakcyjny. Adres redakcji: Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 16-20.
Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.
Konto PKO: Warszawa Nr I — 8668.

MŁODZIEŻ „SŁUŻBY POLSCE" U PREZYDENTA BIERUTA



W imieniu 1.200.000 junaczek i junaków, jun. jun. Król Janina, Motyl Felicja, Bloda Tadeusz i Chroboczyński Edward wręczyli Prezydentowi Rzeczypospolitej Ob. Bolesławowi Bierutowi list Powszechnej Organizacji „Służba Polsce". Oto wyjątek z tego listu:

„Obywatelu Prezydencie!

Zapewniamy Cię, że dołożymy wszystkich sił, ażeby zwiększyć nasz udział w budowie Nowej Polski.

Obiecujemy Ci, że w brygadach, hufcach, na obozach społecznych i w ośrodkach szkoleniowych z honorem wypełnimy swe obowiązki wobec Ojczyzny i Narodu. Nie będziemy szczędzić sił dla przyśpieszenia wykonania wielkich planów państwowych". —

MORSKA KRONIKA „SŁUŻBY POLSCE"

„SŁUŻBA POLSCE" — HARCERSTWU

W Ośrodkach Morskich Przysposobienia Marynarskiego zostanie przeszkolonych w b. r. 80 harcerzy, kandydatów do prowadzenia prac w Zastępach Wodnych Z. H. P. Praca ich przyczyni się do podniesienia poziomu szkolenia w Harcerstwie Wodnym i dostarczy w przyszłości przygotowanych ludzi do dalszego szkolenia w Przysposobieniu Marynarskim P. O. „SP".

Z BRYGAD NA MORZE.

W bież. roku werbunek do Szkół Morskich będzie przeprowadzony także w brygadach młodzieżowych P. O. „SP". Wyróżniający się pracą i zamiłowaniem do morza junacy, zostaną skierowani do obranej przez siebie szkoły. Będzie to miało wielkie znaczenie dla naszych kolegów ze wsi, którzy nie zawsze mieli możność wstąpienia do Kól Przysposobienia Marynarskiego.

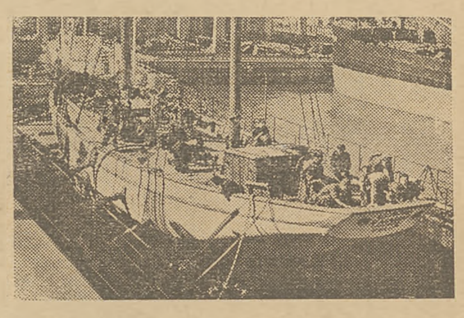
KRAKÓW JUŻ WIOSŁUJE.

Komenda Wojewódzka P. O. „SP" Kraków przystąpiła już w połowie kwietnia do praktycznego szkolenia na łodziach wiosłowych. Prawdopodobnie junacy z Krakowa okażą się dobrymi wioślarzami. Przypuszczamy, że koledzy z innych Kół nie dadzą się im zdystansować. Zobaczymy...

S/J „GEN. ZARUSKI" NA DOKU

Piękny jacht s/j „Gen. ZARUSKI" na którym będziemy się szkolić w czasie lata, przeszedł obecnie wiosenną tualetę, która wymagała wielu zabiegów. Po roztaklowaniu i wyciągnięciu go na dok rozpoczęły się właściwe prace: skrobanie, szpachlowanie, malowanie, itd. Doprowadzono do porządku omasztowanie i motory.

Junacy z okręgu Gdańsk-Gdynia przyczynili się wybitnie do jego remontu. W akcji współzawodnictwa każdy z nich zobowiązał się do przepracowania 8 godzin przy jachcie.



Po zdarciu starej farby i pokryciu go nową, s/j „Gen. ZARUSKI" przybrał odświętny wygląd. Niedługo otrzyma on nowe żagle, które pozwolą mu na odbycie dalekich rejsów.

Przyjemnie będzie pływać na pięknym lśniącym jachcie, który będzie w czasie lata dla niejednego z Was pływającym domem.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

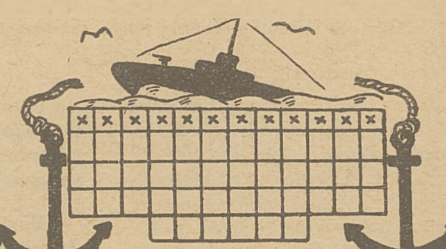
REDAGUJE Z. NOWAKOWSKI

W numerze niniejszym wprowadzamy na stałe dział rozrywek umysłowych. Chcemy dać Wam możność miłego i pożytecznego spędzenia czasu w chwilach wolnych od zajęć. Jednocześnie prosimy o nadsyłanie swych uwag o zamieszczanych zadaniach: czy nie są za łatwe lub czy sprawiają Wam zbyt wiele kłopotu, jakie zadania najbardziej lubicie itp. Za dobre rozwiązanie PRZYNAJMNIEJ JEDNEGO z tych zadań przyznanych zostanie drogą losowania.

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

Oprócz tego dla autora najlepszego zadania z każdego numeru przyznana będzie dodatkowo specjalna NAGRODA AUTORSKA.

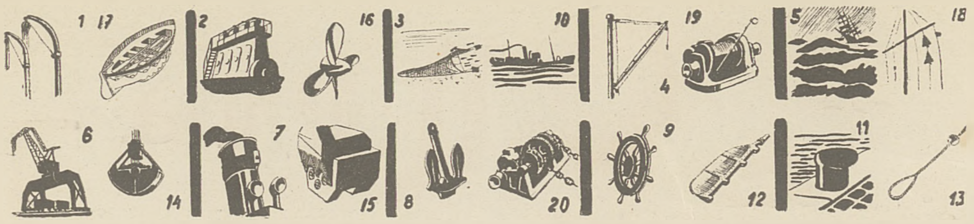
Termin nadsyłania rozwiązań — 1. VI. 1949 r. (dla zamiejscowych decyduje data stempla pocztowego).



LOGOGRYF

Do podanej figury wpisać pionowo 12 wyrazów o poniższych znaczeniach, przy czym wszystkie te wyrazy mają taką samą literę końcową. Poziomy rząd zaznaczony krzyżykami da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) Szczątki rozbitego okrętu. 2) Człowiek piszący rozprawy o moralności, zajmujący się etyką. 3) Zbocze góry. 4) Wielki, szeroki i ciężki nóż kuchenny do rąbania, siekania. 5) Zwierzęta pociągowe lub wierzchowe (wspak). 6) Współobywatel, ziomek, krajan. 7) Strumień górski. 8) Przyrząd do przelewania cieczy. 9) Tytuł noweli Bolesława Prusa. 10) Część silnika. 11) Rzemyk, pasek skórzany służący do troczenia. 12) Zdrobniałe imię męskie.



ROZWIĄZANIE

pierwszego konkursu „Młodego Żeglarza"

Konkurs, ogłoszony w 1 — 2 numerze „Młodego Żeglarza" sprawił Redakcji miłą niespodziankę. Nie przypuszczaliśmy, iż Czytelnicy wezmą w nim aż tak liczny udział. Spośród nadesłanych 2080 odpowiedzi, prawidłowych było 1646, co świadczy bardzo pochlebnie o zasobach podstawowej wiedzy morskiej, posiadanej przez naszych Czytelników. Wiele rozwiązań wyróżniało się starannym i oryginalnym układem graficznym.

W wyniku losowania nagrody otrzymali następujący Czytelnicy:

1 — **Bezpłatny dwutygodniowy pobyt nad morzem w Ośrodku PCWM w Łebie lub Dziwnowie** — Tadeusz Augustyn, Dobrodzień.

2 — **Książki morskie wartości około 3.000 — zł.** — Zbig. Kłos, Płock.

3 — **Książki morskie wartości około 2.000 — zł.** — Z. M. Janion, Łódź.

4 — 10 **Książki morskie wartości około 1.000. — zł.** — Vera Mrvova, Ostrawa, (Czechosłowacja), Dyonizy Sobierajski, Gniezno. Hanna Woźniak, Warszawa. Kazimierz Szwed, Pszczyna G/SL. Tadeusz Wianecki, Oleśnica. Antoni Pokorny, Tarnów, Zdzisław Gielniak, Gniezno.

11 — 30 **Książki morskie wartości około 500. — zł.** — Tadeusz Wilgos, Morąg. Karol Grzegorczyk, Szczecin. Ryszard Szubstarski, Gd—Oliwa. Marian Fijołkowski, Czeladź. Tadeusz Knioła, Bydgoszcz. Cezary Himmel, Szczecin. Jerzy Naharowicz, Olsztyn. Stanisław Miąsko, Żarnowiec. Zbigniew Walenta, Radomsko. Bogusław Weigle, Sopot. Henryk Rudzicki, Gd-Wrzeszcz. Tadeusz Częsłowski, Gniezno. Roman Łukowicz, Kościerzyna. Teresa Dobrochowska, Nakło. Maciej Rączka, Tomaszów-Maz. Jerzy Komorowski, Wrocław. Jan Wachnik, Gozkowice. Jan Woloh, Pilchów. Jerzy Raczyński, Nakło n/N. Eugeniusz Maciejewski, Solec n/Wisłą.

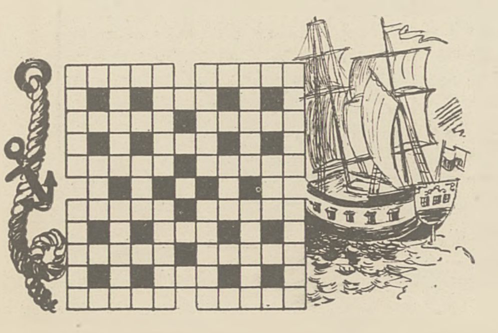
31 — 60 **Roczna prenumerata „Młodego Żeglarza"** — Jerzy Tylec, Chorzów II. Bronisław Magierski, Nowy Targ. Ryszard Zalewski, Poznań. Sylwester Pyrak, Radzymin k/W-wy. Wiesława Mirowska, Łódź. Stanisław Grabowski, Bydgoszcz. Waldemar Dziaduszek, Gd-Wrzeszcz. Henryk Błoch, Jelenia-Góra. Kazimierz Byrski, Szczecin. Stanisław Gębczak, Legnica. Adam Cebula, Wrocław 12. Mieczysław Pałasz, Grudziądz. Romuald Sznajder, wieś Krzywe. Cyryl Wyrwa, Dęblin. Albert Oracz, Olsztyn. Tomasz Fedorowicz, Bielsko. Zbigniew Puchalski, Gliwice. Władysław Rejnowski, Bydgoszcz. Henryk Konkolewski, Smętowo. Jan Dzieniszewski, Ostrów. Maz. Jan Kozicki, Gdynia. Józef Tłuczkiewicz, Olsztyn. Z Kapałczyński, Poznań. Władysław Duda, Tuchów. Zbigniew Makarewicz, Czarna-Wieś. Wiesław Dysiński, Gd-Wrzeszcz. Ryszard Ludwig, Płock. Witold Pieśla, Gdynia. Jan Kaczmarek, Poznań. Edward Zdrojowy, Bydgoszcz.

61 — 100 **Półroczna prenumerata „Młodego Żeglarza"** — Witold Wieliński, Toruń. Józef Żytko, Gd-Pohulanka. Zygmunt Tarasiewicz, Mława. Andrzej Milewski, Polanowo/Wyrzysk. Jerzy Stenzel, Sobianowice. Albin Murzyński, Gd-Wrzeszcz. Zdzisław Szadurski, Nakło n/Not. Jerzy Lutnik, Gd-Oliwa. Jan Maksymiuk, Biała Podlaska. Mieczysław Trachim, Kożuchy. Ryszard Mohuczy, Kazimierowo. Mirosław Wyglądowski, Włocławek. Mieczysław Józefowicz, Gdańsk. Stefan Bukowski, Olsztyn. Marian Maciejewski, Gdynia. Edward Zonko, Przasnysz. Eligiusz Kubisiak, Luboń k/Poznania. Zenon Syrek, Gryfów ŚL. Stefan Zimorski, Chełm-Lubelski. Adam Madej, Gd-Oliwa. Roman Misiak, Zielonka k/W-wy. Marian Dobrowolski, Żolichów. Antoni Mikucki, Zielona Góra. Edward Żurawski, Jankowa Góra. Krystyna Krzywoń, Lublin. Jerzy Skubiczewski, Gd.-Orłowo. Kazimierz Sobecki, bocz. kolej. Gnojno. Mieczysław Mojsa, Lidzbark. Adam Sotkowski, Gdynia. Jerzy Wrotek, Warszawa-Praga. Hubert Sylwestrzuk, Poręby k/Zawiercia, Jerzy Stępień, wieś Stara Góra. Adrian Szendzielon, Michałkowice. L. Smoczkiewicz, Jarosław. Jerzy Morys, Dąbrowa Górnicza. Kazimierz Lubisko, Starogard. Zygmunt Gutkowski, Pelplin. St. Czarnocki, Gd-Wrzeszcz. Rajmund Węgłowski, Gd.-Oliwa. —



REBUS

Z podanego rebusu odczytać zdanie, składające się z 5 wyrazów o początkowych literach M, P, P, P, L.



KRZYŻÓWKA

Poziomo: 1) Członek „Służby Polsce" — Dźwig osobowy lub towarowy. 2) Inaczej „wymyślam, urągam komuś, znieważam kogoś słowami". 3) Wewnętrzny narząd człowieka, mający zadanie wydobywania moczu ze krwi — Nagromadzenie się i zatrzymanie się lodów, płynących rzeką. 4) Biblijny „żeglarz". 5) Klamry żelazne do spajania belek, ścian itd., zwory, spony — Pokrycie skóry u wielu ryb. 6) Jadalnia marynarska na okręcie — Pokój przenaczony do przyjęć gości. 7) Ciało lotne. 8) Woda płynąca w naturalnym korycie — Wyrób przeznaczony do sprzedaży, przedmiot którym ktoś handluje. 9) Głębia obrazu, dalszy plan (w liczbie mnogiej) 10) Rodzaj łodzi — Boki statku.

Pionowo: 1) Chłopiec okrętowy szkolący się na marynarza — Imię męskie. 2) Słowo zaprzeczenia. 3) Człowiek pracujący pod wodą — Przyrząd do kierowania okrętem (w liczbie mnogiej). 4) Objaw, znak, cecha (np. charakteru). 5) Żagle trójkątne rozpinane na przodzie statku — Imię żeńskie. 6) Miara szybkości na morzu, równa jednej mili morskiej na godzinę — Organ pracy dowódcy. 7) Inaczej „wierzy, ma zaufanie". 8) Zeszycik kieszonkowy do zapisywania — Przyrząd do podnoszenia ciężarów. 9) Pytajnik. 10) Główna tętnica wychodząca z serca — Sprzęt sportowy.

SPECJALNOŚCI W MAR. WOJ.

SPECJALNOŚCI MORSKIE: **Pokładowe** — 1 — pokładowy, 2 — sternik, 3 — sygnalista, 4 — artylerzysta, 5 — dalmierzysta, 6 — puszkarz, 7 — torpedo-miner, 8 — miner, 9 — miernik, 10 — radio, 11 — radiowykrywacz, 12 — podsłuchowiec podw., 13 — nurek, 14 — cieśla okręt.; **techniczne** — 15 — maszynista, 16 motorzysta, 17 — elektryk, 18 — torpedo-maszynista; **funkcyjne** — 19 — administracyjny, 20 — sanitariusz, 21 — kucharz, 22 — stołowy.

SPECJALNOŚCI NADBRZEŻNE: **liniowe** — 23 — strzelec, 24 — artylerzysta nadbrz., 25 — artylerzysta plotn., 26 — dalmierzysta lądowy, 27 — reflektorzysta, 28 — nasłuchiwacz plotn., 29 — saper, 30 — teletechnik; **pomocnicze** 31 — kierowca samoch., 32 — mechanik samoch., 33 — elektryk, 34 — rusznikarz, 35 — pirotechnik, 36 — optyk, 37 — gospodarczo-kanc., 38 — taborowy, 39 — sanitariusz wet., 40 — strażak, 41 — orkiestrant, 42 — rzemieślnik.

SPECJALNOŚCI LOTNICZE: 43 — bombardier lotn., 44 — torpedo-miner lotn., 45 — radiotelegrafista lotn., 46 — mechanik uzbrojenia lotn., 47 — mechanik lotn., 48 — fototechnik, 49 — elektryk, 50 — meteorolog.



Archiwum Neptuna

MISTRZ MAP i LOCJI

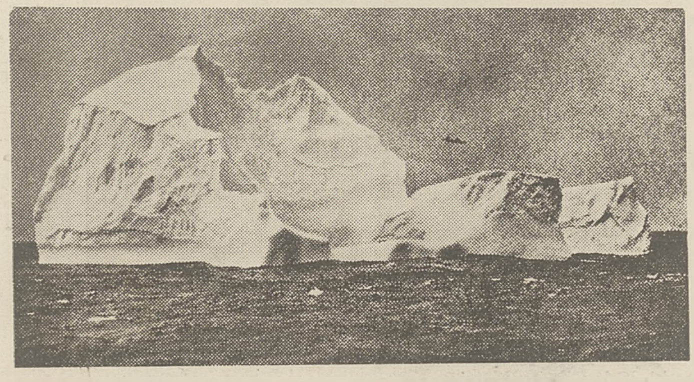
Tak nazwano w Związku Radzieckim Juliusza Michałowicza Szokalskiego, znanego uczonego - oceanografa, który całe swe życie poświęcił badaniu mórz i oceanów, oblewających terytoria ZSRR.

Wśród dzieł Szokalskiego na czoło wysunęła się „Oceanografia", którą wydał drukiem już w 1917 roku. W książce tej zastosował Szokalski po raz pierwszy nazwy czysto rosyjskie, zamiast trudnych i mało zrozumiałych, stosowanych dotychczas z obcych języków.

W latach 1917 — 1937 Szokalski przeprowadził szczególne badania Morza Czarnego, pływając na statku hydrograficznym „Pierwszy Maj". Najwięcej uwagi poświęcił on Cieśninie Bosfor i Dardanelom.

Na cześć Szokalskiego Instytut Arktyczny nazwał jego imieniem swój statek badawczy, który w czasie ostatniej wojny wsławił się bohaterską walką z niemieckim okrętem podwodnym, przez który został napadnięty, i od torped którego zatonął wraz z załogą i uczonymi.

62.000.000.000 kg...



...ważyła jedna z licznych napotkanych przez radziecką flotyllę wielorybniczą gór lodowych. Grupa badaczy z Oceanograficznego Instytutu, płynąca na statku „Sława", w ciągu rejsu trwającego 8 miesięcy przebywając ponad 25 tysięcy mil morskich na morzach Antarktydy, między innymi pracami naukowymi poczyniła szereg obserwacji nad górami lodowymi.

Spotykane góry lodowe były wielkimi zgrupowaniami, obejmującymi przeciętnie od 50 do 70 gór... Około Południowych Wysp Sandwicz naliczono ich na raz rekordową ilość — 220. Kształty ich bywają najróżnorodniejsze, częstokroć wprost fantastyczne, wysokość niektórych dochodziła do 94 mtr., długość innych do 1200 mtr., 3/4 góry lodowej kryje się pod wodą.

Góry lodowe stanowiły dość groźne niebezpieczeństwo szczególnie w nocy, dla statków pływających na morzach północnych lub południowych. Trafiały się zderzenia z górami, jak na przykład tragiczna i głośna katastrofa „Titanica", zdarzały się wypadki zgniecenia statków pomiędzy schodzącymi się górami.

Dziś nowoczesnemu statkowi wyposażonemu w radar nie grozi to.

Ap.

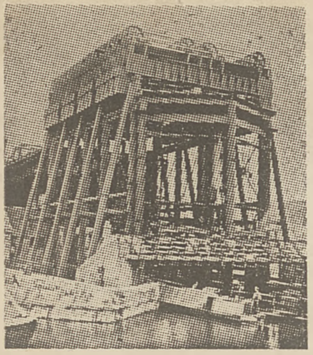
TYSIĄCE TRATEW WYPŁYNIE NA MORZE...

...Kaspijskie w okresie wiosny i lata bieżącego roku. Do Astrachania zaczęło już spływać po rzekach Wołdze i Kamie drzewo z Leśnego Powołża. W porcie Astrachaniu zbija się pale drzewne w wielkie i mocne tratwy o kształcie cygar. Tratwy te holowane będą już w najbliższym czasie poprzez morze do portów: Gurew (odległość od Astrachania około 350 km), Machaczkała (około 400 km), Baku (około 700 km), Krasnowodzka (800 km). Sposób ten wprowadzony przez radzieckich marynarzy pozwala na wielokrotne obniżenie kosztów transportu drzewa, zwalniając jednocześnie statki floty handlowej do przewożenia innych towarów.



„BOY - WINDA!-"

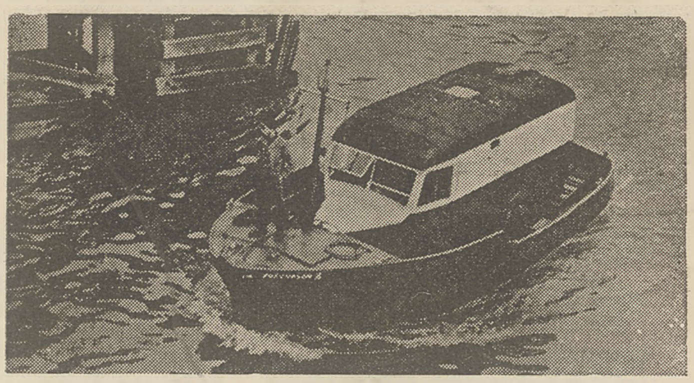
— mógłby niegrzecznie zawołać właściciel barki do obsługi przedziwnej machiny widocznej na zdjęciu. Jest to rodzaj podnośnika, który umożliwia łodziom, barkom i motorówkom pokonanie różnicy w poziomach dwóch odrębnych



systemów wodnych. W ciągu dwóch minut można z powierzchni rzeki Weaver dostać się na rzekę Mersey płynącą o piętnaście metrów wyżej, względnie odwrotnie.

— POŻYCZ SWEGO AUTA — BĘDZIEMY MIELI MOTORÓWKĘ

— mógłby z pewnością rzec właściciel jednostki widocznej na poniższym zdjęciu. Gdyby nie samochód — byłby to zwyczajny kadłub bez napędu. A tak — z autem na pokładzie — jest to niezgorsza motorówka. Połączenie dyferencjału samochodu z wałem śrubowym jednostki oraz kierownicy — ze sterem — trwa podobno jedynie 10 minut. Dzięki skrzynce biegów auta — przedziwna motorówka uzyskuje szereg dodatkowych zalet manewrowych. Specjalna rampa na rufie umożliwia bezkłopotliwe wjeżdżanie autem na pokład i wyjeżdżanie po przybyciu do celu.





Wacek Skiba gdy był młody
Pasł w swej wiosce ojca trzody,
Od młodości jednak marzył,
By wieść żywot marynarzy.

Aby majtkiem być wzorowym,
Musisz silny być i zdrowy.
Tak więc Wacek nie czekając,
W Służby Polsce szereg staje.

Nigdzie takiej nie ma szkoły.
Wacek dziarski i wesoły,
Drożdży kilo połknął chyba —
Tak tu rośnie junak Skiba.

Był w Warszawie już przy gruzach
Dziś na słupie szuka guza
I pracuje pełen troski,
Aby światło miały wioski.

Tekst i rysunki st. mar. E. Karłowski

c.d.n.

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 360.— zł, półroczna — 180.— zł, kwartalna — 90.— zł.
Fot.: WAF, SIB, K. Komorowski, E. Zdanowski, S. Izdebski, Z. Kosycarz, A. Pluciński. Rękopisów nie zamówionych Redakcja nie zwraca. — Druk. w Z.G. „P.W." w Gdyni. Nr 649 Klisze wykonano w Zakł. Graf. „P.W." w Gdyni. W-18123